



UN AUTOTURISM de Legendă

Patru modele și-au câștigat titluri de „nobilețe” în ierarhia autoturismelor, importanța lor fiind aproape istorică: VW Coccinelle, Renault 4, Mini Morris și Citroën 2 CV. Dintre acestea, unul care pentru francezi are valoare de simbol este Renault 4. Lansat în 1961, R4 a fost fabricat, în diverse variante, în 7,7 milioane exemplare, înregistrând cel mai mare succes comercial din istoria automobilului francez.

DE LA 4CV la R4

R4 a fost conceput pentru a lua locul legendarului 4 CV, prezentat la cel de al 33-lea Salon al automobilului de la Paris în octombrie 1946, cu ocazia primului salon deschis după al doilea război mondial. Când 4 CV, primul autoturism francez a cărui producție a depășit un milion de exemplare, a început să piardă teren în fața rivalului 2 CV Citroën, s-a decis înlocuirea lui.

Biroul de studii și dezvoltare al firmei a primit dispoziția să proiecteze un vehicul care să poată transporta patru persoane, cu bagaje, dar capabil să poată deplasa și obiecte cum ar fi, spre exemplu, un frigider. Trebuia, deci, să

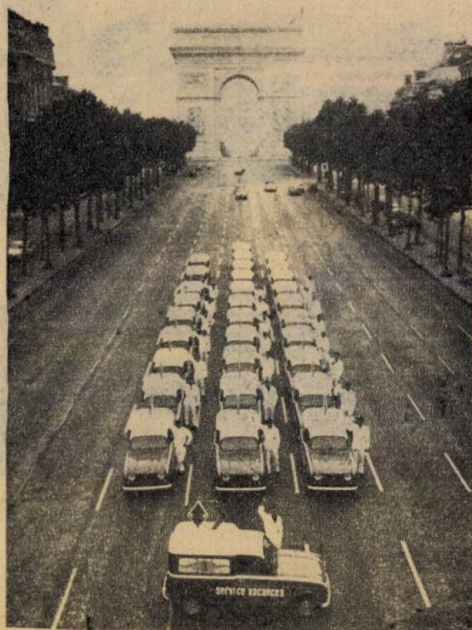
fie robust și utilizabil și în regiuni rurale, pe șosele nepavate. Biroul de studii a desenat un autoturism, care pentru prima dată avea cinci uși, pentru a permite amplasarea bagajelor. Autoturismul a derivat dintr-o furgonetă, care a apărut mult mai târziu sub numele de Estafette. Proiectul a îmbrăcat mai multe forme de caroserii, unele semănând cu Dauphine, la acea epocă model de succes, până când aspectul a fost radical schimbat. Indicația era că nu este necesar ca autoturismul să fie frumos, ci robust și practic. Prototipurile au fost supuse la teste extreme, pe parcursul a două milioane de km și la temperaturi variind între -40°C și $+50^{\circ}\text{C}$.

Modelul a fost prezentat publicului în august 1961. Presa a subliniat robustețea și facilitatea de întreținere, dar l-a găsit „urîțel” și a pronosticat că va fi nevandabil.

Previziuni false! Micul Renault s-a vîndut la început mai bine în mediul rural. Primul an a însemnat producerea a 19 542 exemplare, depășind 200 000 în anul următor. În 1964 ajunsese la o jumătate milion, iar în februarie 1966 la un milion. Apogeul producției s-a situat în 1968 cu 336 604 autoturisme și 52 268 furgonete. Treptat, cu anii, producția înregistrează reculuri ajungînd în 1986 la 90 000.

Regia Renault a decis oprirea fabricării lui R4. Ultimele exemplare au ieșit de pe liniile uzinei-mame de la Boulogne-Billancourt la finele lui martie 1987. Dar producția va continua în uzinele din Spania și Iugoslavia, în special a furgonetelor. Specialiștii spun că nu se poate afirma cu certitudine cît timp va dura și această transplantare. Poate luni, poate ani... Dar, spun ei, copilul nu se mai naște acasă la el!

Octavian NICULESCU



TOKIO MOTOR SHOW

„Profitați de viață rulind — viitor promițător al omului și al vehiculului său” — sub acest moto s-a desfășurat ultimul Tokyo Motor Show, destinat aproape în exclusivitate autoturismelor de vacanță. Autoturismele, studiul futuriste, „armate”, însă, cu o tehnologie avansată, degajă generos ideea de ceea ce gîndesc japonezii despre automobilul de „loisir”.

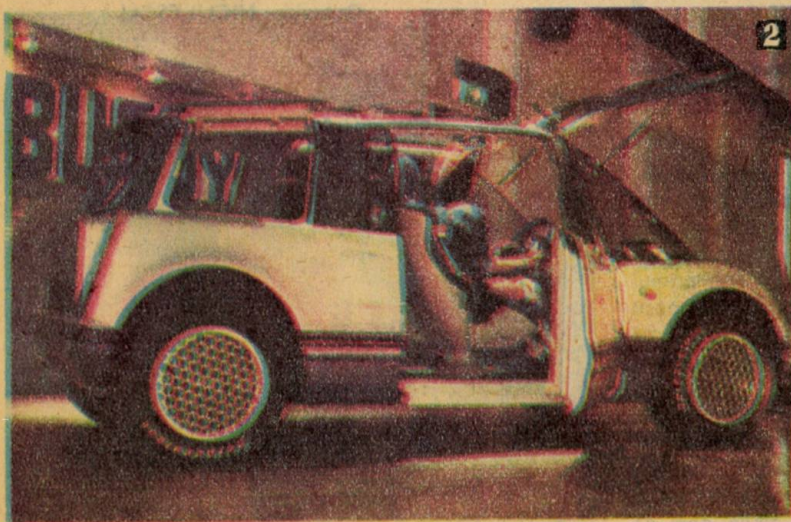
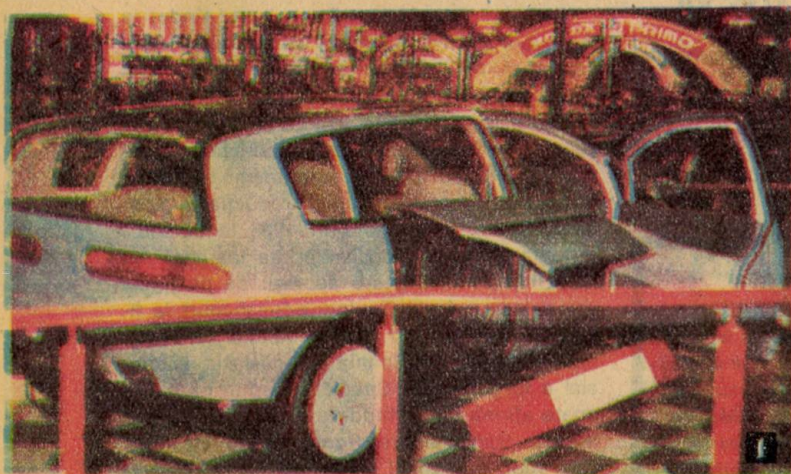
1. Grație ampatamentului și formei aerodinamice particulare, „Nissan Jura” oferă o adevărată „locuință” confortabilă, pentru etape lungi. Roata de rezervă și trusa cu scule sînt plasate într-un compartiment special, în ușa dreaptă spate.

2. Pe autoturismul „Urban-Buggy”, al firmei Daihatsu, ferestrele laterale, parbrizul și hayonul sînt rabatabile. Scaunele sînt fixe, iar ansamblul volan-tablou de bord-pedale devine reglabil.

3. „Coa III”, al firmei Isuzu, beneficiază de o transmisie cu regulator electronic. Pentru a urca la bord, trebuie înclinată spre față partea centrală a caroseriei.

4. Micul „Suzuki RT-1” este în elementul său pe cele mai dificile terenuri. Principalele sale caracteristici sînt motor central, cutie de viteze cu șase trepte, tracțiune integrală permanentă.

5. „Toyota AXV-II” are portiere gen aripi de fluture și suprafețe vitrate extrem de generoase.





Știați că...

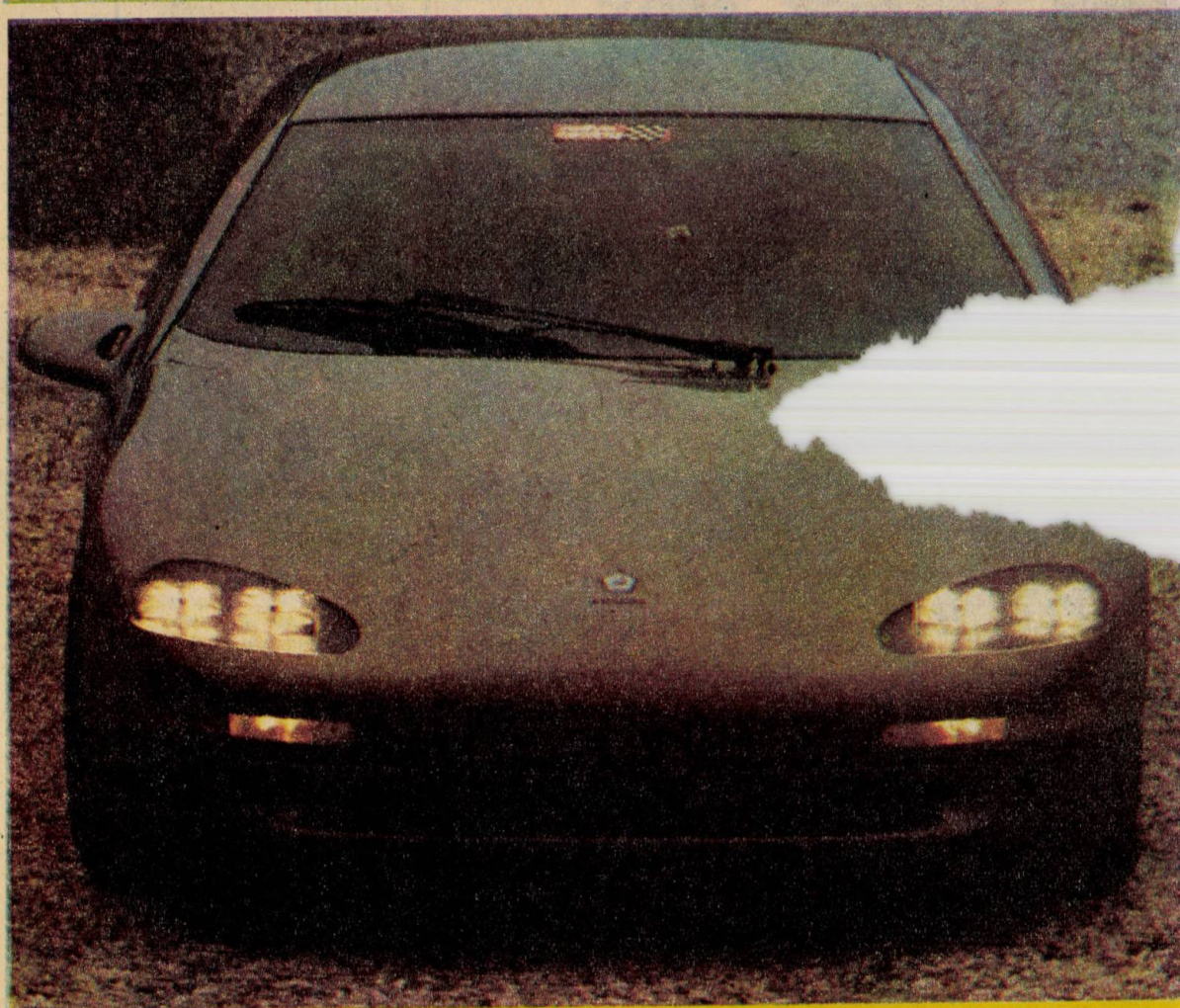
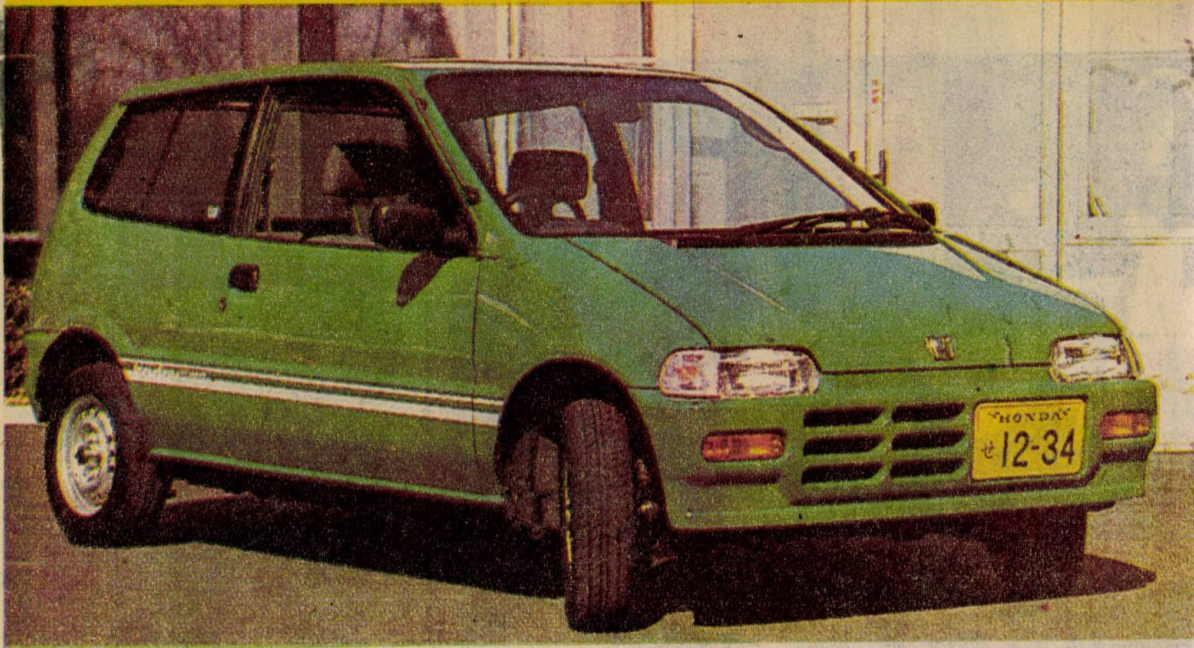
... în S.U.A. a fost pus la punct un dispozitiv care înregistrează viteza autovehiculelor? Plasat pe tronsoane cu alinamente lungi, care „îmbie” pe șofer să „calce” pedala de accelerație, aparatul poate înregistra, într-o oră, peste 1000 de imagini.

... într-o secundă, un autoturism care rulează cu 30 km/h parcurge o distanță de 8,3 metri, iar dacă rulează cu 100 km/h distanța parcursă este de 27,7 m?

... femeile la volan au mai mult „zei de conducere”? După trei ore de șofat, bărbaților le scade „zeiul” cu 11%, în timp ce femeilor le sporește cu 11%. Bărbații conduc mai „fluide” decât femeile mai „neaccidentogene”.

... o statistică care a fost realizată de specialiști în trafic motorizat, spune că vârsta ideală la care se obține permis de conducere este cuprinsă între 18-21 ani (44%), 21-40 ani (42%), 41-50 ani (20%), peste 50 de ani (18%)?

... primul hoț de automobile a fost un șofer din Paris? El a furat, în anul 1898, mașina patroanelor, dar a fost prins rapid. În 1896 s-a înregistrat și primul accident în traficul rutier.



ALBUM

HONDA TODAY

Mini-autoturism (lungimea totală 3010 mm) destinat pieței japoneze, Honda Today beneficiază de o caroserie cu un desen original, aerodinamic și funcțional. Motorul cu trei cilindri în linie, montat transversal, deasupra punții față, este prevăzut cu o chiulă cu patru supape pentru fiecare cilindru. Capacitatea cilindrică 550 cmc. Se livrează la alegere cu sistem de alimentare cu carburator (controlat electronic) sau cu „injecție multipunct” tip PCC-PI model Honda. Puterea furnizată este de 36 C.P. și respectiv 44 C.P. la turația de 7600 rot/min. Viteza maximă este de 125 și respectiv 132 km/h, iar consumul mediu de 4,2 și 4,7 litri/100 km.

LAMBORGHINI PORTOFINO

Motor de opt cilindri în V așezat în fața punții din spate. Capacitatea cilindrică 3485 cmc. Raport de compresie 9,2:1. Puterea maximă 255 C.P. la 7000 rot/min, iar cuplul maxim 32 kgf.m la 3500 rot/min. Cutie de viteze cu cinci trepte, tracțiune pe roțile din spate. Dimensiunea pneurilor: 225/60 VR 16. Dimensiuni: lungime 4811 mm, lățime 1843 mm, înălțime 1303 mm. Greutate totală: 1500 kg. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 6,8 secunde. Viteza maximă 240 km/h.

Să zîmbim!

● Cîștigător al raliului „Monte-Carlo”, X povestește motivele, care l-au determinat să rateze o petrecere:

„Am fost invitat la o recepție de gală prezidată de prințesa Grace de Monaco. M-am agitat să-mi găsesc rapid un smoching și m-am dus. Dar, ajungînd în ușă, am constatat că toată lumea era îmbrăcată în blugi și bascheți. În fapt, era vorba de o simfonie cu scop caritabil. Dacă mă uitam pe invitație mai bine aș fi citit „n.h.” (non habillée).

● Un automobilist olandez, înfuriat la maximum, îi spune unui polițist:

— Iată, sînt două ore de cînd mă rotesc în jurul acestui sens giratoriu fără să reușesc să părăsesc Parisul!

— Domnule, răspuns calm polițistul, cînd ai șansa să te afli în Paris, nu încerci să-l părăsești atît de repede!

● Un scoțian se duce la un vînzător de autoturisme de ocazie și cere să i se arate unul „de excepție”. Comerciantul, arătîndu-i o minune, îi spune: „Remarcați prospețimea vopsitoriei, dulceața pernelor de catifea, starea excepțională a ștergătoarelor de parbriz.”

— Dar motorul? îndrăznește scoțianul.

Atunci vînzătorul răspunde disprețuitor:

— Evident, domnul se leagă de detalii...

● O tinăra mioapă se duce la optician, decisă să poarte ochelari.

— Vreau să învăț să conduc automobilul. Dar mi se spune că sticlele ochelarilor fac să lucească și mai mult farurile mașinilor care vin din sens invers.

Opticianul, mualit, răspunde:

— Sticlele de ochelari mai puțin, însă sticlele de coniac, în mod sigur!

● Respectînd tradiția timpului, cu ocazia Noului An, o orchestră s-a plasat la fereastra casei lui André Citroën. Au cîntat ce au cîntat, dar vizatul nu mai apărea. Într-un tîrziu, somat cu note de trompetă, celebrul constructor ieși la geam și întrebă:

— Cîți sinteți dv. domnilor?

— Douăzeci, domnule!

— Vă mulțumesc la toți douăzeci împreună. Și închide geamul!

● Un automobilist și-a parcat autoturismul într-un oarecare loc. Intervine un gardian, care îi spune:

— N-aveți drept să parcați aici!

— Dar, ieri dimineață, aici am staționat!

— Aceasta nu schimbă cu nimic situația. Circulați!

— Bine, dar aceasta este o ereză, răspunde revoltat impricinatul, lovind cu palma în capota mașinii!

— Poate fi și un Cadillac, îmi este egal!

● Un adevărat uragan se dezlănțuise asupra unui oras. Soția se adresează soțului, cuibărit în fotoliu:

— Sule-te în mașină și du-te la farmacie să-mi lei un tranchilizant!

— Dar nu vezi ce vreme? Este un timp să nu dai un ciîne afară!

— Și ce? Ți-am cerut să trimiți ciînele?

● Se spune despre Henry Ford că nu agreea deloc proverbele și dictoanele. Sărbătorind a 85-a aniversare a zilei de naștere, el se adresa malițios ziaristilor: „Niciodată n-am fost, de acord cu adagiul care pretinde că cei buni mor tineri...”

● Unul dintre cei mai renumiți piloți de încercare ai firmei Renault, socotit „cel mai înalt talent în cel mai scund om”, s-a hotărît să-și publice memoriile. Adresîndu-se unei edituri faimoase, acolo a fost întîmpinat cu oarecare rezervă.

— Și cum înțelegeți să publicați cartea?

Simțînd reținerea, fostul pilot spune:

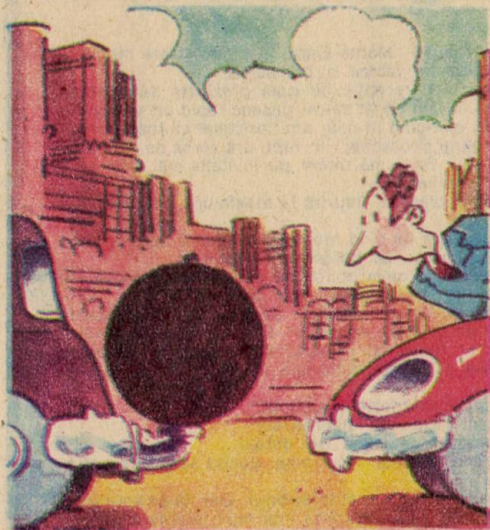
— În ediție de buzunar, bineînțeles!

● În fața vitrinei unui magazin de antichități auto, doi tineri se sfătuiesc cum să se amuze cu vînzătoarea. Intrară în incintă și se adresară fetei:

— Am citit pe vitrină „Ocazii”. Aveți deci fel de fel de ocazii! Pe noi ne-ar interesa o bună ocazie de a rîde!

— Nimic mai simplu, răspunde vînzătoarea îndreptînd un deget, ca o țeapă, spre un perete. Priviți-vă în oglinda aceea...

REMORCAȚI CORECT!



Remorcarea unui vehicul este totdeauna un travaliu de echipă: cel mai bun cablu nu este de nici un folos, dacă nu găsești automobilul prevenitor și automobilul capabil să efectueze remorcarea. Cel mai adesea, teama de a nu-și produce pagube temperează, la cei mai mulți, automobilisti, bunăvoința. Iată câteva sfaturi care s-ar putea să spulbere celor puțini „frica de a remorca”:

- Vehiculul care tractează trebuie să aibă greutatea și dimensiunile cel puțin asemănătoare cu cele ale vehiculului depanat. Nu vă încumetați să remorcați cu un mic autoturism unul cu gabarit mai mare;

- Toate manualele de întreținere explică precis locul unde trebuie prinsă ștanga de remorcare;

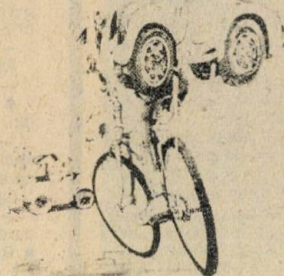
- Agățați în spatele vehiculului depanat triunghiul de pană, pentru a informa partenerii de trafic în ce situație vă aflați;

- În vehiculul remorcat trebuie oprite încălzirea, ventilația (gazul de eșapament) și deschisă o fereastră;

- Înainte de a demara, conveniți cu „coechipierul” asupra unui semnal care să indice necesitatea sau situația unei frinări rapide;

- Declanșați contactul de așa manieră încât direcția să fie deblocată; totodată, verificați funcționarea semnalizatoarelor, a stopurilor și claxonului.

- Atenție! La autoturismele dotate cu servo-frină, efortul de apăsare pe pedala de frână se mărește considerabil în timp ce motorul este oprit;



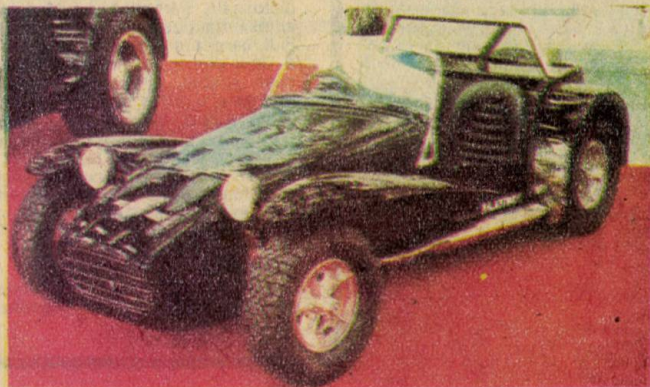
- Nu faceți nici o schimbare inutilă de treaptă de viteze! Rulajul într-a doua este suficient pentru a imprima vehiculului o viteză de 40 km/h, de altfel maximal admisă, în situația în care vă aflați;

- În cazuri fortuite (aparitia unui pieton sau biciclist între cele două vehicule), singura soluție constă în frinarea cu pedala la fund de către conducătorul vehiculului remorcat; este preferabilă producerea unei avarii ușoare a vehiculului care tractează decît rănirea unui om.

Ion BANU

MOZAIC

- Donkervoort, construcție olandeză, bolid în miniatură (123 cmc, 3 CP, 2,13 m lungime, 100 kg) expus la Salonul de la Geneva la standul „bijuteriilor” auto.



MICROSIOANE

RELATIE

Dincolo de volan — șoseaua,
dincoace de șosea — volanul!

CURIOZITATE

Pe atunci Eva era o fetiță speriată.
Altfel ar fi luat mărul și l-ar fi aruncat, ca pe o piatră, în fruntea diavolului aceleia cu barbă.
Mai târziu chiar așa a și vrut să facă, dar bărbatul care nu-i lipsit de inteligență n-a mai ademenit-o precum odinioară cu mere, ci cu lucruri noi dintre care nu lipsesc țigările.
și Dacia 1310.

ISTORIE

E adevărat, multe drame s-au petrecut de cînd au apărut mașinile.

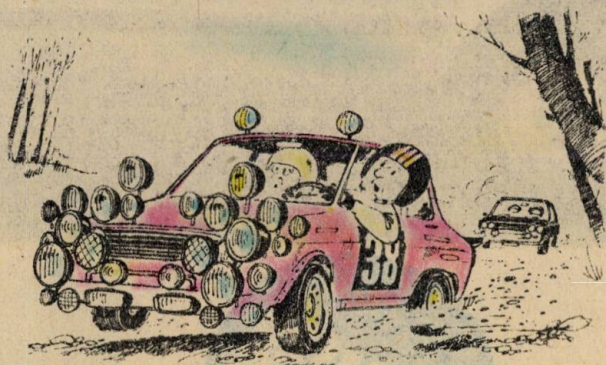
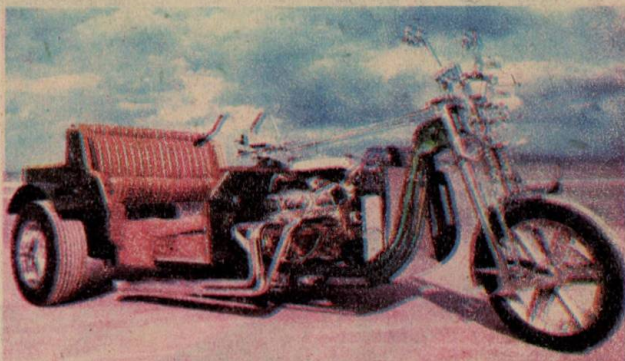
Dar și cîte alte tragedii n-ar fi avut un alt sfîrșit? De exemplu, atunci cînd Richard Englezul a strigat:
„Dau un regat pentru un cal!”
ar fi apărut în fața lui superbul nostru ARO ar fi fost cea mai teribilă întîlnire din istoria omenirii:
— Richard!
— ARO de Cîmpulung! Domnilor, vom învinge!

MARATON

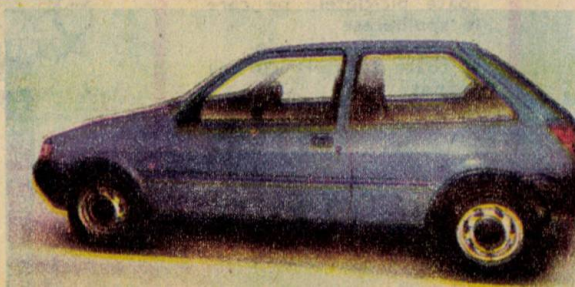
În cele din urmă, toate bicicletele pe care le spulberase cu aerul vitezei sale și toate căruțele cu caii speriați l-au întrecut!

Vasile BĂRAN

CHEVY TRIKE. O „glumă” pe trei roți, animată de un motor V8 Chevy, de 350 cmc, cu raport de compresie 8,5:1.



Ai montat atîtea faruri da să vedem bine noaptea. Dar eu nu mai văd nimic ziua.



AUSTIN MONTEGO 2.0 SI

Motor cu patru cilindri în linie. Capacitatea cilindrică 1994 cmc. Alezaj x cursă 84,5 x 89,0 mm. Puterea maximă 115 C.P. la 5500 rot/min. Cuplul maxim 18,5 kgfm la 2800 rot/min. Raport de compresie 9,1:1. Injecție de benzină Lucas electronică tip „L” multipunct. Aprinderea programată electronic. Tracțiunea pe roțile din față. Coeficient de aerodinamicitate $C_x = 0,37$. Dimensiunea pneurilor 185/65 SR 14. Alternator 12 V, 44 Ah. Capacitatea acumulatorului 55 A. Viteza maximă 187 km/h. Accelerarea de la 0-100 km/h în 10,4 secunde. Consumul mediu 8 litri/100 km. Capacitatea rezervorului de benzină 50 de litri. Autonomia maximă 624 km.

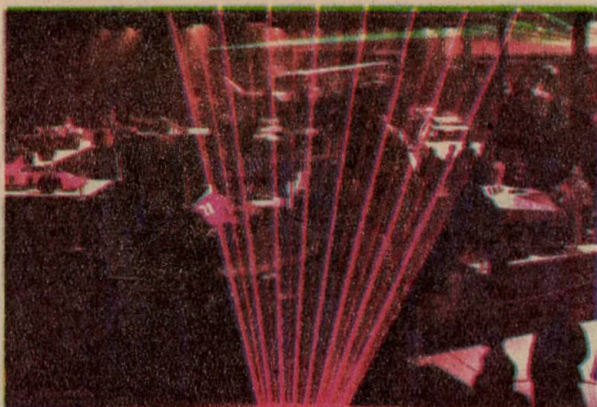
DAIHATSU DOMINO

Autoturism de mic litraj, cu patru locuri și caroserie multifuncțională cu cinci uși. Motorul are trei cilindri în linie și este plasat transversal în față. Capacitatea cilindrică 846 cmc. Puterea maximă 43 CP la 3200 rot/min. Frânele cu discuri în față și tamburi în spate. Dimensiunea pneurilor 145/70 SR 12. Greutatea la gol 608 kg. Viteza maximă 132 km/h. Accelerarea de la 0 la 100 km/h în 18,5 secunde. Consum mediu 4,5 l/100 km.

FORD FIESTA

Cunoscutul Fiesta s-a prezentat, în anul 1988, cu o caroserie complet redesenată, în ceea ce privește motorizarea, nici o schimbare pînă în prezent: motoare de 1,0, 1,3 și 1,4 litri cu benzină și un motor Diesel de 1,6 litri. Motoarele sînt montate transversal în față. Transmisia poate fi la alegere mecanică cu cutie de viteze cu 4 sau 5 trepte sau automatică de tipul CTX (cu rapoarte de transmisie variabile în mod continuu). Vitezele maxime anunțate în ordine: 140, 160, 170 și 150 km/h.

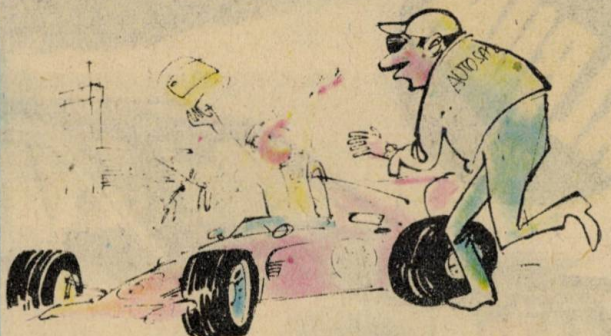
mozaic



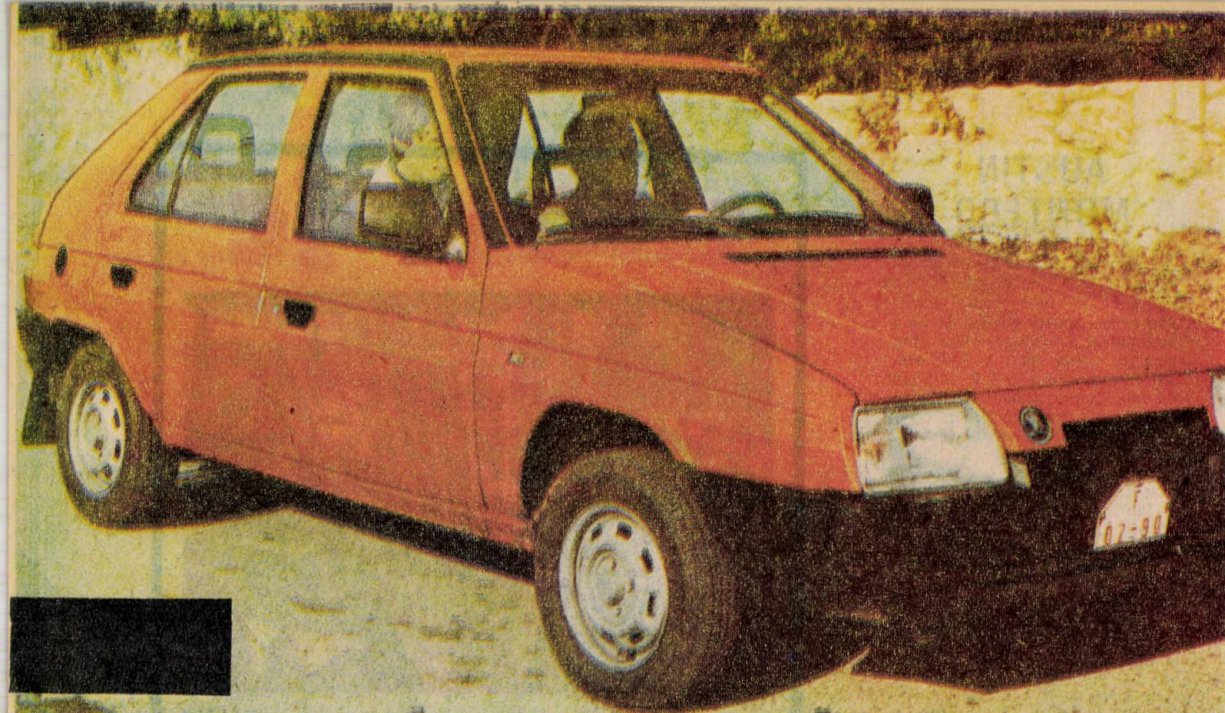
• Iluminarea incintei în care s-a desfășurat un show-auto, la care au fost expuse mașini de Grand Prix și de curse, s-a făcut cu ajutorul undelor laser de diferite culori.



• „Mii de picioare” este numele acestui vehicul pus la punct de inginerii de la Michelin. Propulsat de două motoare V8 de 200 CP fiecare, laboratorul rulant de 9150 kg este echipat cu cinci trenuri rutiere, dintre care două directoare. Cele zece roți permit testarea simultană a tuturor tipurilor de pneuri, turism și autocamion, încărcătura totală a vehiculului putîndu-se ridica la 3250 kg.



Asculta, nu te bucura. Mai a doua ture ca să câștigi!



ALBUM



SKODA FAVORIT 136 L

Motor cu patru cilindri în linie, montat transversal, în consola față. Capacitatea cilindrică 1289 cmc. Alezaj x cursă 75,5 x 72 mm. Raport de compresie 9,7:1. Puterea maximă 62 C.P. la 5000 rot/min. Ambreiajul, monodisc uscat, cu comandă mecanică. Cutie de viteze mecanică cu cinci trepte complet sincronizate. Ampatament 2450 mm. Ecartament față/spate 1400/1365 mm. Dimensiunea pneurilor 165/70R13. Greutate proprie 850 kg. Sarcină utilă 450 kg. Viteza maximă 150 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 14 secunde. Consumul de benzină la 90 km/h: 120 km/h și în ciclul urban: 5,2/7,2/7,4 l/100 km.

LADA SAMARA 1300

Motorul tip 2108, amplasat transversal în față. Capacitatea cilindrică 1288 cmc. Alezaj x cursă: 76 x 71 mm. Raport de compresie 9,6:1. Putere maximă 66 C.P. la 5600 rot/min. Cuplul maxim 9,6 kgfm la 3600 rot/min. Tracțiunea pe roțile din față. Ambreiajul: monodisc uscat, comandat prin cablu. Cutie de viteze cu patru trepte, sincronizate. Suspensia: față independentă, tip Mc Pherson și bară antiruli; spate roți independente, cu arcuri spirale și amortizoare hidraulice. Frânele cu circuit dublu în diagonală și servo-mecanism acționat vacuumatic; discuri în față și tamburi în spate. Capacitatea rezervorului de benzină — 43 litri. Dimensiuni: lungimea 4006 mm, lățimea 1750 mm, înălțimea 1335 mm, ampatamentul 2460 mm; ecartament față/spate 1390/1380 mm garda la sol 160 mm. Greutatea 900 kg. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 14,5 s. Viteza maximă 148 km/h.

MERCEDES 300 TDT 4 MATIC

Autoturism din clasa mijlocie a gamei de modele Mercedes (W 124) în varianta break (T — turism) echipat cu motor diesel (D) supraalimentat cu turbosuflantă (T) și dotat cu tracțiune integrală permanentă (4), asistată în mod electronic de un microcalculator (MATIC — sistem propriu Mercedes).

Motorul diesel cu capacitatea cilindrică de 2996 cmc, are șase cilindri în linie și în varianta supraalimentată este considerat la ora actuală cel mai rapid și mai puternic motor diesel de autoturism (143 CP

la 4600 rot/min), iar limuzina Mercedes 300 DT echipată cu acest motor trece drept cel mai rapid autoturism acționat de un motor diesel (viteza maximă 208 km/h). Așezarea motorului longitudinal deasupra punții față. Alezaj x cursă 87 x 84 mm. Raport de compresie 22:1. Cuplul maxim 27 kgfm la 2400 rot/min. Capacitatea băii de ulei 6,5 litri. Capacitatea sistemului de răcire 10 litri. Acumulatorul 12V/72 Ah. Dimensiunea pneurilor 195/65 R 15. Capacitatea rezervorului 72 litri. Diametrul minim de viraj 12,15 m. Greutatea în stare de mers 1680 kg. Sarcina maximă 605 kg. Viteza maximă 190 km/h. Consumul de motorină la 90 km/h, 120 km/h și în ciclul urban: 7,5/9,7/10,2 l/100 km/h.



ZAZ — 1102

Cunoscut sub numele de „Tavria”, urmașul cunoscutului „Zapo-rojeț”, beneficiază de un motor amplasat transversal în față și tracțiune pe roțile din față. Capacitatea cilindrică a motorului 1091 cmc. Puterea maximă 51 C.P. la 5300 rot/min. Cuplul maxim 7,9 kgfm la 2800 rot/min. Lungimea 3710 mm, lățimea 1554 mm, înălțimea 1410 mm. Gardă la sol 162 mm. Greutatea proprie 710 kg. Capacitatea rezervorului de benzină 39 litri. Dimensiunea pneurilor 155/70 R 13. Viteza maximă 140 km/h. Consumul la 90 km/h: 120 km/h și în ciclul urban: 4,6/6,6; 6,8 l/100 km.

CONCURSUL DE CAROSERII 1987 - 1988

După cum se cunoaște, în perioada aprilie 1987—martie 1988, redacția revistei „AUTOTURISM” și întreprinderea ARO din Cimpulung-Muscel au organizat un concurs de caroserii pentru autoturismele de teren.

În perioada prevăzută în regulamentul concursului, pe adresa redacției s-au primit desene din partea a 124 de concurenți din diverse zone ale țării: muncitori, studenți, arhitecți și ingineri.

Ciștigătorii concursului au fost, după cum se cunoaște, doi tineri care în 1973, la Concursul de caroserii al revistei „Autoturism”, s-au evidențiat, de asemenea, prin acordarea de către juriul concursului respectiv a unor premii și mențiuni. Aceștia sînt: arhitectul OCTAVIAN CARABELA, din București, și proiectantul LAURENȚIU STERIAN, din Cimpulung-Muscel, județul Argeș, care și-au adjudecat, de această dată, prin ex-aequo, locul I. Lucrările ciștigătorilor premiului I au

fost prezentate în numărul 5/88 al revistei noastre, chiar pe coperte.

În paginile almanahului de față prezentăm, în continuare, o parte din desenele pentru care juriul concursului a acordat premiul III (premiul II nu s-a acordat) și cele trei mențiuni.

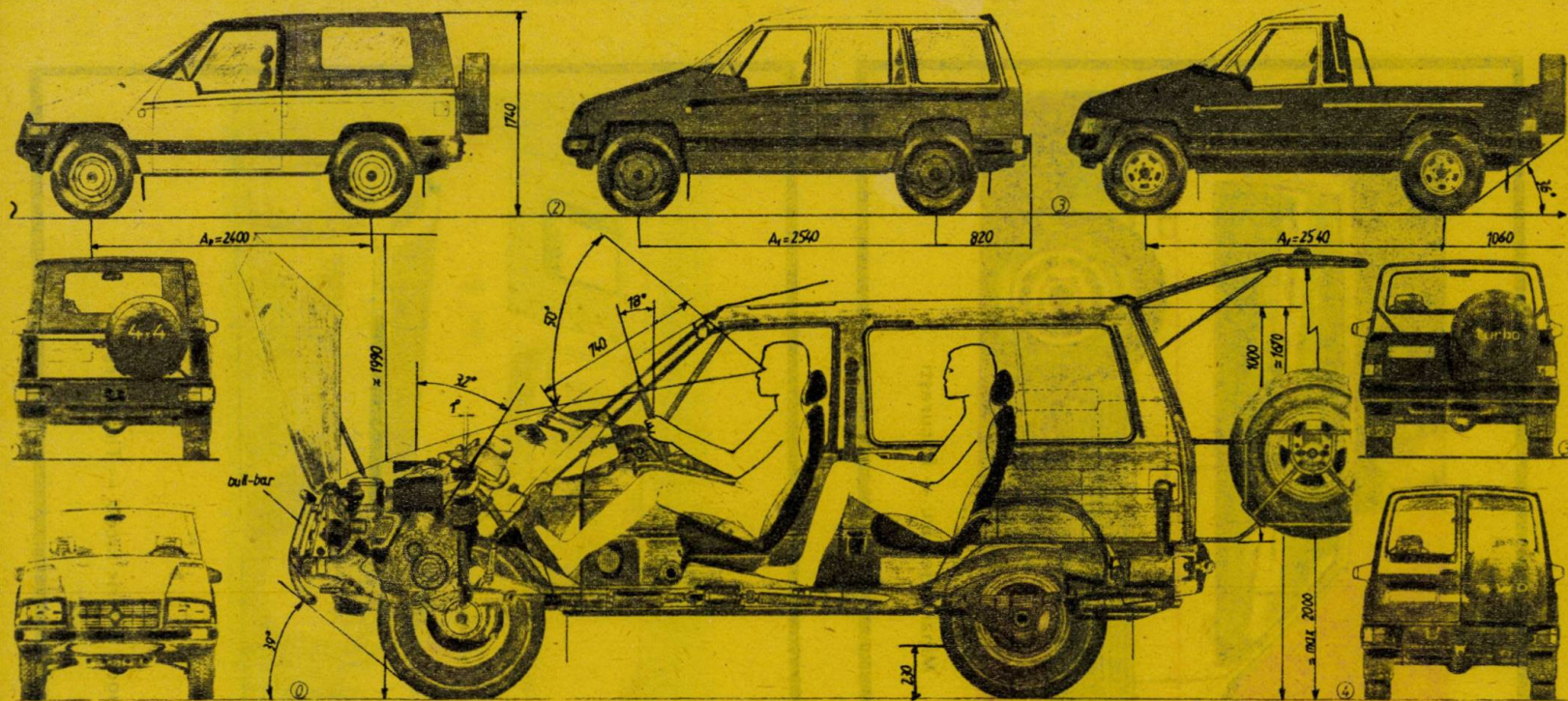
PREMIUL III: MARINEL ZAVODU — Universitatea din Brașov, student în anul V, Facultatea de autovehicule rutiere (în prezent, inginer la întreprinderea de autovehicule din Cimpulung-Muscel (ARO)).

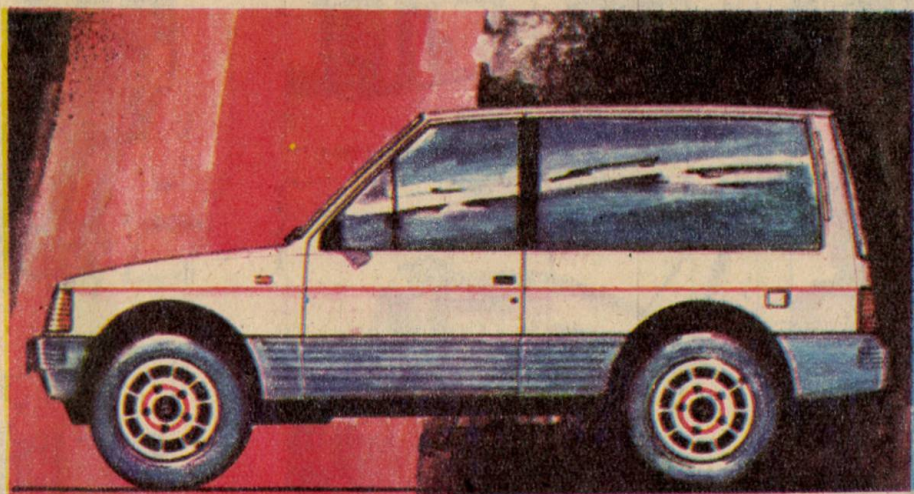
MENTIUNI: MIHAI BEJENARU, inginer din București; **GHEORGHE ANDREI**, medic din Iași, și **EUGEN EMERIC IACOB**, electrician la Depoul C.F.R. Timișoara.

Reamintim că atît lucrările premiate de juriu, cît și o parte din desenele trimise în cadrul concursului au fost obiectul unei expoziții organizate în Centrul de cultură și creație „Cîntarea României” al sindicatelor din Cimpulung-Muscel, jud. Argeș.

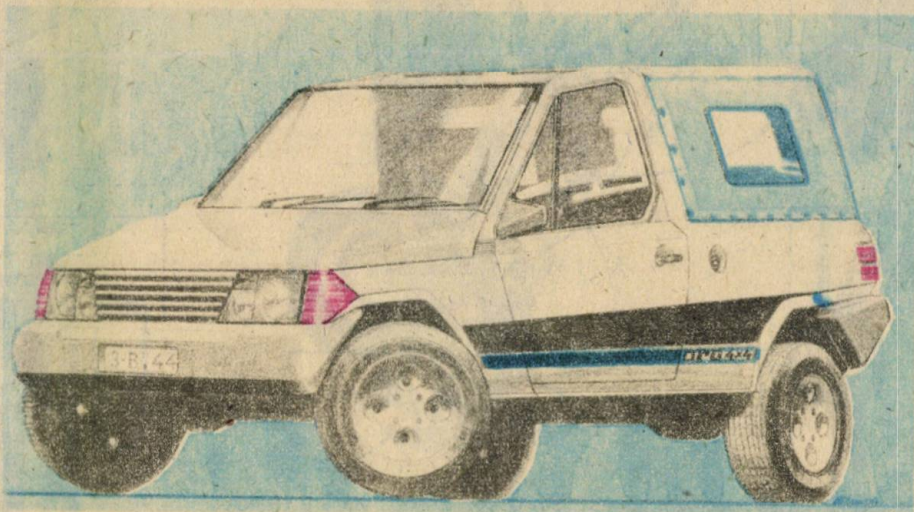


Gheorghe Andrei — Iași





Mihai Bejenaru — București



Eugen Emeric Iacob — Timișoara

COMPATIBILITATEA ELECTRONICĂ APLICATĂ AUTOMOBILULUI

Astăzi automobilul este conceput ca un sistem, în interiorul căruia electronica joacă un rol din ce în ce mai important, controlînd și garantînd funcții ca: aprinderea și injecția electronică, suspensia și amortizarea, direcția pe patru roți, frînarea etc. Toate aceste sub-sisteme acționează echipamente care trebuie să funcționeze simultan, fără a se perturba reciproc.

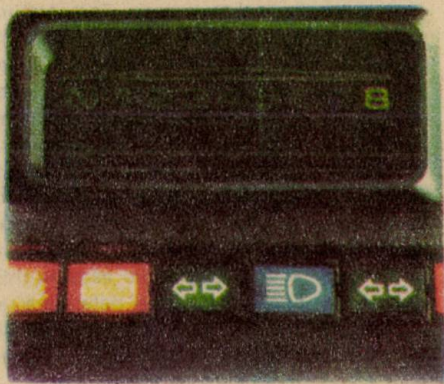
De asemenea, se pune problema modului de comportare a acestor sub-sisteme față de perturbările radioelectrice exterioare (linii de înaltă tensiune, descărcări electrostatice, emițătoare de putere etc.).

Perturbările generate de echipamentele respective, ca și agresiunile radio-electrice exterioare susceptibile de a altera buna lor funcționare, caracterizează **compatibilitatea electromagnetică**.

Constructorii de automobile trebuie, deci, să se preocupe de această problemă în scopul creșterii siguranței funcționale a vehiculelor lor.

Firma „AEROSPATIALE” a realizat un mijloc de încercare performant, capabil să simuleze mediul înconjurător cu factorii săi perturbatori: o cameră „anechoidă”. Această cameră are capacitatea de a absorbi undele existente în interiorul său și prezintă, deci, avantajul protejării totale a echipamentelor sau a sistemelor supuse încercărilor de perturbații radioelectrice exterioare. Camera „anechoidă” are un volum de 400 mc (10 m x 8 m x 5 m). În incinta sa toate perturbațiile radioelectrice exterioare sînt eliminate. Un câmp electromagnetic intens este creat prin iluminare puternică.

Probele sînt controlate dintr-o a doua cameră echipată cu generatoare, amplificatoare și cu un calculator pentru prelucrarea datelor. Autoturismele pot fi încercate și în stare dinamică pe un banc cu role.



UNGEREA MOTORULUI

OLTCIT



Ungerea motoarelor M-031 și M-036 ce echipează autoturismele OLTCIT SPECIAL și OLTCIT CLUB este o problemă mai „delicată” datorită soluției tehnice adoptate de constructor pentru sistemul de răcire și anume — răcirea cu aer. Această soluție constructivă are implicații directe asupra solicitării termice a principalelor cuple de frecare ale motorului (piston-segment-cilindru, supape, ghid de supape etc.). Se cunoaște faptul că în contact cu gazele fierbinți, pistonul primește o mare cantitate de căldură (aproximativ 8—10% din puterea efectivă a motorului cu aprindere prin scintee). O parte din căldura primită (60—75%) este evacuată, iar altă parte este înmagazinată ajungîndu-se la un echilibru termic. Echilibrul termic al pistonului, deci nivelul maxim de temperatură, depinde de regimul de funcționare a motorului. Astfel, reducerea sarcinii și a turației motorului micșorează nivelul temperaturilor din pis-

ton, deoarece în primul caz se reduce doza de combustibil ars, iar în al doilea caz se reduce numărul de cicluri de funcționare în unitatea de timp. Starea termică a pistonului, precum și modificarea ei cu regimul funcțional are multiple consecințe. Există trei zone periculoase de temperaturi: a) **zona capului pistonului**, unde se atinge temperatura maximă, care reduce rezistența mecanică a materialului; b) **zona primului segment**, unde uleiul formează substanțe dure și lucioase, numite lacuri, care împiedică deplasarea liberă a segmentului; c) **zona portsegment și a mantalei**, unde uleiul trebuie să păstreze o capacitate portantă ridicată pentru suprafața de reazem (segment-cilindru, manta-cilindru).

Pericolul de blocare a motorului sporește când crește temperatura, distingându-se trei intervale limită de temperatură în dreptul primului canal de segment: 1) pînă la 200°C nu apare pericolul de blocare, chiar la utilizarea unui ulei neaditivat; 2) între 200—260°C pericolul de blocare se elimină prin aditivarea uleiului; 3) peste 260°C, blocarea apare chiar după primele ore de funcționare.

O influență directă asupra uleiului lubrifiant o are soluția constructivă adoptată pentru sistemul de răcire a motorului. Astfel, temperatura zonei primului canal de segment este mai mare cu circa 40°—50°C (200—260°C față de 170—210°C) la motoarele răcite cu aer față de aceea a motoarelor răcite cu lichid. Regimul funcțional precum și particularitățile constructive ale motorului au o influență importantă asupra temperaturii segmentului de foc. Dacă ungerea segmentului este insuficientă, frecarea devine atît de intensă încît temperatura segmentului depășește temperatura flancului canalului și de aici consecința inevitabilă a cocsării segmentului.

Ungerea abundentă micșorează temperatura segmentului nu numai pentru că reduce frecarea uscată, dar și pentru că evacuează căldura din segment. O ungere abundentă este însă obiectabilă, deoarece sporește consumul de ulei.

Solicitarea termică a pistonului, avînd implicații majore asupra comportării unui lubrifiant în motor, va constitui un criteriu principal în alegerea calității de ulei necesare unui anumit tip de motor. De asemenea, nivelul temperaturii din cilindru la nivelul segmentului de foc, cînd pistonul este la punctul mort superior (interior), reprezintă o mărime critică pentru răcirea

cuplei de frecare menționate. La motorul răcit cu aer temperatura de 190—210°C este considerată limită drept critică pentru blocarea segmentului de foc (temperatura limită atînsă la un motor răcit cu lichid în aceeași zonă este de 130—160°C). Uzarea suprafeței interioare a cilindrului constituie una din principalele cauze care limitează durata de funcționare a motorului.

FACTORII CARE DETERMINĂ UZAREA CILINDRULUI SÎNT: regimul de funcționare a motorului (sarcină, turație, stare termică); presiunea exercitată de segmenti; regimul de ungere a cilindrului; gradul de impurificare a aerului, uleiului și combustibilului; caracteristicile fizico-chimice ale uleiului (calitatea lubrifiantului); compoziția chimică și fracționată a combustibilului; natura materialului din cilindru; tehnologia de finisare a oglinzii cilindrului (rugozitate, tratament termic etc.); particularitățile constructive (distribuție nesimetrică a materialului, variații rapide de secțiune); deformările cilindrului produse la montaj sau de starea termică; răcirea cilindrului.

Influența unui grup atît de mare de factori creează dificultăți în aprecierea acestora care acționează cu ponderea cea mai mare, în exploatare. Experiența arată, însă, că o influență foarte mare asupra gradului de uzură o exercită temperatura redusă a peretelui cilindrului. Pe această cale se explică în mare parte influența deosebită a pornirii motorului la rece asupra uzurii cilindrului. Uzarea la pornire a unui motor cu aprindere prin scînteie la rece echivalează cu uzarea produsă într-un interval de 10 ore de funcționare a motorului în regim nominal. Uzarea de pornire poate fi redusă prin utilizarea unor uleiuri cu vîscozitate redusă la temperaturi joase și prin aditivarea lor cu aditivi anticorozivi și antiuzur.

Sistemul de răcire cu aer are implicații și asupra nivelului termic al supapelor și, evident, al ghidurilor de supape. Temperatura maximă a supapei de evacuare, udată de gazele fierbinți, ajunge la 750—800°C, iar a supapei de admisie la 300—400°C și variază cu regimul de funcționare (sarcină, turație), cu tipul motorului, cu procedeul de răcire (lichid, aer). Astfel, la aceeași sarcină și turație regimul termic al supapei de evacuare a unui motor termic răcit cu aer, față de unul răcit cu lichid, este mai ridicat cu circa 100°C. Valorile acestea ridicate ale temperaturii supapei determină reducerea rezistenței mecanice, sporește dilatățile, deformările și intensifică uzarea

corozivă a supapei. Fluxul termic primit de supapă se elimină parțial în exterior prin suprafața conică a talerului și prin tija supapei care vine în contact cu ghidul acesteia. Pentru a ușura evacuarea căldurii din supapă, jocul dintre tija supapei și ghid trebuie redus la minimum, preîntîmpinîndu-se, totodată, gripajul supapei (20—25 microni la supapa de admisie, 50—70 microni la supapa de evacuare). Evacuarea căldurii din supapă este ușurată și de ungerea acestei cuple de frecare. Ungerea se realizează prin ceață de ulei și stropire. La o ungere prea abundentă și un joc prea mare, consumul de ulei crește (în special la supapa de admisie), regimul termic al supapei scade mult, dar apare pericolul cocsării uleiului pe ghid (datorită apariției produșilor de oxidare a lubrifiantului) și deci griparea supapei (cu consecințele binecunoscute).

Din cele prezentate pînă acum se poate constata că soluția tehnică adoptată de constructor din punctul de vedere al sistemului de răcire al motoarelor Olcit prezintă diverse avantaje, dar și dezavantaje.

Pentru lubrifierea acestui tip de motor se impune necesitatea utilizării unui tip de ulei bine definit atît din punctul de vedere al proprietăților fizico-chimice, cît și de serviciu. În acest sens, pentru lubrifierea motoarelor M-031 și M-036 s-a elaborat un ulei de serviciu, la nivel calitativ „Super 2”, puternic aditivat antioxidant-antiuzură cu proprietăți bune anticorozive, detergent-dispersante, depresante și antispumante.



Rezolvarea problemelor de ungere la temperaturi joase concomitent cu cele impuse pentru temperaturi înalte, pe de o parte, precum și simplificarea operațiunilor de întreținere, pe de altă parte, au impus alegerea unui ulei de tip 15 W/40 (conform clasificării SAE). Acest ulei multigrad po-

sedă atît caracteristicile de viscozitate, deci și ușurința de pornire a motoarelor la rece ale unui SAE 15 W (2500—5000 cP la -18°C), cît și viscozitatea unui ulei SAE 40 la temperatura de funcționare în regim nominal (12,5—16,3 cSt la 100°C). Exceptînd avantajele menționate, uleiul posedă și proprietăți antifricțiune bune, fapt ce determină realizarea și de economii de carburant. Lubrifiantul se poate utiliza în domeniul de temperaturi ale mediului ambiant cuprinse între -20°C și $+30^{\circ}\text{C}$.

Perioada normală de schimbare a acestui ulei este la 7500 km parcursi. Completerile de ulei se vor face numai cu un lubrifiant de aceeași calitate cu cea aflată în baia motorului. În condițiile în care lubri-



fiantul s-a depreciat înainte de efectuarea parcursului prescris pentru efectuarea schimbului, datorită unor situații anormale (a se vedea articolul publicat de autori în „Almanah Auto 1987”, pag. 182) se recomandă schimbarea integrală a lubrifiantului din baia motorului.

La fiecare două schimburi de ulei (deci, după 15.000 km) se recomandă și schimbarea filtrului de ulei. Acesta trebuie să fie de tipul pentru serviciu și nu pentru rodaj. Filtrul de ulei pentru serviciu are pragul de filtrare mai grosier față de cel de rodaj și anume 10—15 microni.

La schimburile de ulei periodice, constructorul indică introducerea cantităților precizate în tabelul 1.

Nu se recomandă introducerea unor cantități de ulei mai mari decît valorile precizate. Cantitatea în exces va fi antrenată, datorită diferențelor de presiune create în carter atunci cînd funcționează motorul, în sistemul de admisie a aerului (în filtrul de aer) prin intermediul reniflardului. Filtrul de aer va fi colmatat rapid cu ulei, parti-

cule de praf și alte impurități, astfel că se va impune schimbarea prematură a elementului filtrant (curățarea acestuia prin spălare devenind imposibilă).

O altă parte din uleiul ajuns în sistemul de admisie, sub formă de particule fine, va trece prin elementul filtrant și va pătrunde în camera de ardere a motorului, unde va determina ancrasarea bujiilor, creșterea depunerilor de calamină, precum și sporirea emisiilor poluante de evacuare. Prin aceasta crește ponderea hidrocarburilor nearse complet în gazele de ardere și nu uitați — unele dintre aceste produse sînt cancerigene.

Este bine de precizat, de asemenea, că soluția de compromis prin folosirea filtrului de ulei de la motorul M-031 la M-036 și invers (cu adaptări pentru fixarea pe motor) nu este agreată de fabricant, modificarea efectuându-se numai pe răspunderea posesorului de autoturism.

În situația în care, în timpul exploatarei, consumul de ulei prin ardere, (și nu datorat pierderilor masive) crește la peste un litru la 1000 km rulați se recomandă introducerea în reparație a motorului.

Autoturismele noi sînt livrate de uzină cu lubrifiant de rodaj în sistemul de ungere a motorului. Ca și lubrifiantul de serviciu, datorită condițiilor funcționale specifice motoarelor Oltcit, uleiul de rodaj RC-40 este un lubrifiant puternic aditivat și face parte din clasa de viscozitate SAE 20W/40. Utilizarea sa este posibilă în intervalul de temperaturi ale atmosferei cuprinse între -15° C și +30°C.

Lubrifiantul, după cum îi este denumirea, are proprietăți specifice și ca atare în primele 1000 km de rulare a autoturismului se interzice contaminarea acestuia cu alte sorturi de uleiuri, indiferent de calitatea sau de firma producătoare. Motorul nou este echipat de constructor cu filtru de ulei pentru perioada de rodaj care are o capacitate sporită de reținere a particulelor de impurități din lubrifiant, de ordinul a 5—8 microni. Acesta se va schimba după efectuarea primilor 1000 km de rodaj, cînd dealtfel se face și schimbul de ulei. Noul ulei va fi de tip serviciu M 15W/40 Super 2.

Utilizarea în motoarele M-031 și M-036 a unei calități de lubrifiant inferioare celei prescrise, va atrage după sine apariția unor defecțiuni specifice folosirii inadecvate a unui astfel de lubrifiant. Dintre acestea amintim, în treacăt, doar două și anume — cocsarea segmentilor și gripa-

Tabelul nr. 1

Condiții de lucru	M-031 (Oltcit Special) litri	M-036 (Oltcit Club) litri
După demon- tarea capacelor de chiulasă, a filtrului de ulei și golirea car- terului	3,5	4,0
După golirea car- terului și schim- barea filtrului de ulei	3,3	3,7
După golirea car- terului și demon- tarea capacelor de chiulasă	3,2	3,8
După golirea car- terului	3,0	3,5
Cantitatea de ulei între nivelul minim și maxim de pe joă	1,0	0,5
Presiunea de ta- rare a mano- contactului, bar	0,5—0,8	
Presiunea uleiului M 15 W/40 Super 2 la tempe- ratura de 80,5° C în bari la:		
2 000 rot/ min	—	4,7
6 000 rot/ min	5,5—6,5	6,2—7

rea (gomarea) supapelor de evacuare pe ghiduri. Efectele imediate ce se constată sînt: a) reducerea substanțială a puterii motorului concomitent cu creșterea pronunțată a consumului de carburant și lubrifiant; b) îndoirea tijei supapei, distrugerea talerului acesteia sau deteriorarea pistonului. Am precizat aceste lucruri pentru a atenționa pe cititorii noștri de implicațiile majore la care se expun în cazul folosirii unor uleiuri nerecomandate pentru motoarele Oltcit.

În eventualitatea efectuării unor excursii în străinătate, pentru ungerea motoarelor M-031 și M-036 montate pe autoturismele Oltcit se pot folosi lubrifianți precizați în tabelele 2 și 3

ing. Dan George POPA și
ing. Liliana Maria POPA

Tabelul nr. 2

Lubrifianti fabricati în țările socialiste

Clasa de viscozitate conform clasificării SAE	Clasa de performanță conform clasificării API	ȚARA PRODUCĂTOARE						
		R.S.R.	R.P.B.	R.S.C.	R.D.G.	R.S.F.I.	R.P.P.	R.P.U.
15W/40	SE/CC	M15W/40 Super 2	Diona Super 5W/161	OA-M7 ADH Super Mogul Stabil	MV-244	Super I 15W/40	Selektol Super Plus 15W/40	Multi Super M-SE 15W/40
	SE/CD**	—	—	—	—	—	—	DS-5 15W/40
15W/50*	SE/CC	—	—	—	—	—	—	Multi Super M-SE 15W/50
15W/40	SF**	—	—	Havoline Motor Oil 15W/40	—	—	—	—
15W/50*	SF**	—	—	Havoline Motor Oil 15W/50	—	—	—	—

* Lubrifiantii din această clasă de viscozitate pot fi folosiți cind temperatura atmosferică depășește +30°C

** Nivelul calitativ al acestor uleiuri este superior clasei Super 2.

Tabelul nr. 3.

Uleiuri pentru motoare, fabricate în țările Europei de vest și în S.U.A.

Clasa de viscozitate conform clasificării SAE	Clasa de performanță conform clasificării API	FIRMA PRODUCĂTOARE							
		CASTROL	SHELL	MOBIL	ESSO	B.P.	TOTAL	OLIOFIAT	FINA
15W/40	SE/CC	CASTROLITE 15W/40	SUPER MULTIGRAD 15W/40	—	ESSOLUBE HDX 15W/40	VANELLUS M 15W/40	G.T.S. 15W/40	MULTI- GRAD 15W/40	DILANO SUPER HPD 15W/40
	SE/CD**	DEUSOL RX SUPER 15W/40	—	DELVAC SUPER 15W/40	ESSO HD-3 15W/40	TRANSFLEET 8 15W/40	RUBIA TIR 15W/40	—	—
15W/50	SE/CC	—	—	SUPER 15W/50 SHC 15W/50	—	—	—	—	—
15W/40	SE/CC**	GTX-3 15W/40	SUPER PLUS 15W/40	—	—	—	—	—	—
15W/50*	SF/CC**	FORMULA RS 15W/50	SUPER PLUS 15W/50	—	—	—	—	—	—

* Lubrifiantii din această clasă de viscozitate pot fi folosiți cind temperatura atmosferică depășește +30°C

** Nivelul calitativ al acestor uleiuri este superior clasei Super 2.



S-AU ÎNTÂMPLAT ÎN C.M. DE RALIURI

Mult mai spectaculoase decât cursele de viteză, raliurile automobilistice sînt bogate în întîmplări deosebite. Cîteva dintre acestea le relatăm în cele ce urmează:

● În 1982, în Raliul Suediei, celebrul pilot Hannu Mikkola a ratat un viraj și a ajuns în șanț. Mașina sa, marca Audi, nu era prea „șifonată”, ceea ce l-a făcut pe Mikkola să considere că ar putea continua concursul. Deci trebuia să lase din șanț. A început grăbit să claxoneze, cerînd ajutor. Dar cine să-l audă, cînd totul se petrecea într-o pădure, pe la ora cînd abia se ivesc zorile?... Și totuși, cineva a trecut atunci pe acolo: franțuzoica Michele Mouton, care a ratat același viraj și a ajuns și ea în șanț. În acel an, Raliul Suediei a fost cîștigat (pentru a cincea oară!) de către Stig Blomqvist. Același Blomqvist care, la începutul competiției, era pe locul... 113 din cauza unei defecțiuni la instalația electrică.

● Raliul San Remo 1982. Stig Blomqvist se prezintă la start, ca debutant într-o astfel de competiție, cu o mașină inedită pentru el: un Audi Quattro de antrenament. Rezultat: el cîștigă raliul italian! În decembrie, anul următor, Blomqvist devine „profesorul” de pilotaj al lui Walter Röhrl pe drumurile din Alpii francezi. Marele Walter Röhrl nu mai pilotase pînă atunci un Audi Quattro și de aceea a apelat la serviciile lui Blom-

qvist. Lecțiile s-au încheiat cu un rezultat de excepție: peste cîteva săptămîni, Röhrl a învins la Monte-Carlo (pentru a patra oară!) cu o mașină Audi Quattro.

● Una din victoriile anterioare ale lui Röhrl, de la Monte Carlo, fusese obținută în 1980 cu un Fiat 124 Abarth. La festivitatea de premiere, după destuparea sticlelor de șampanie, Röhrl și coechipierul său, Geistdorfer, au invitat... pe capota și pe acoperișul mașinii, pentru a saluta publicul, pe învinșii lor: Darniche, Mahé, Waldegaard, Thorszelius, Mouton, Arii. Și — culmea: mașina a rezistat unei astfel de încercări!

● La Raliul Safari (Kenya) din 1985, s-au perindat la conducere Attilio Bettega, Rauno Aaltonen, Bjorn Waldegaard, Erwin Weber. Acesta din urmă era un începător în raliurile din campionatul mondial și o victorie în Safari ar fi fost pentru el un fapt cu totul deosebit. Dar a avut ghinion. O piuliță intrată în filtrul de aer al mașinii sale (un Opel Manta) a fost absorbită de motor, producînd deteriorarea chiulasei. Timpul necesar reparației l-a scos pe Weber din cursa pentru victorie. Cînd s-a întîmplat acest lucru, pînă la finisul raliului mai erau... 300 km din totalul de 4000...

● În acel an, în Raliul Safari a învins un alt debutant: finlandezul Juha Kankkunen (mașină Toyota), care avea

să devină după aceea dublu campion mondial. Cînd a obținut această victorie Kankkunen împlinea vîrsta de 26 de ani, iar Waldegaard, colegul său de echipă — vîrsta de 43 de ani. Cel doi piloți se antrenaseră împreună pe traseul din Kenya și „bătrînul” Waldegaard îi comunicase tînarului său coechipier multe din „tainele” aceluia raliu cu caracter deosebit.

Și acum, în încheiere, cîteva statistici ● În campionatul mondial de raliuri din 1987, mașina Lancia Delta a cîștigat nu mai puțin de 9 etape ● De 8 ori a învins Peugeot în Raliul Safari, Fordul Escort în RAC-Rally, Lancia la Monte-Carlo ● Au obținut cite 7 victorii Blomqvist în Raliul Suediei, Mikkola în Raliul celor o mie de lacuri, firma Nissan în Raliul Safari, Renault în Turul Corsicei, Saab în Raliul Suediei ● Turul Corsicei a revenit de 6 ori lui Bernard Darniche și mașinilor Lancia. De același număr de ori a învins Lancia la San Remo, Fordul Escort în Raliul celor o mie de lacuri și Saab în RAC-Rally ● Cu cite 5 victorii figurează Waldegaard în Raliul Suediei, Markku Alen în Raliul Portugaliei și în Raliul celor o mie de lacuri, Shekhar Mehta în Raliul Safari, Timo Makinen în Raliul celor o mie de lacuri etc.

Ovidiu SERBAN
Timișoara

DATE

AUTOBIOGRAFICE

Am văzut lumina zilei la 18 ianuarie (31 ianuarie după stilul nou) 1909 în București, într-o casuță de peste drum de Schitu Darvari (lingă str. Maria Rosetti).

În România de atunci circulau, după datele publicate în presa vremii, 140 de automobile (particulare și de stat), începînd cu numărul 0-B al prințului Bibescu și 1-B al lui Basil Assan, fiul fondatorului morii Assan, prima moară din Capitală acționată de o mașină cu aburi, de unde și numele de „Vaporul lui Assan”, așa cum era denumită de bucureșteni.

De unde numărul 0-B? La începutul secolului, primul automobil înscris în circulație la prefectura Capitalei a fost cel al lui Basil Assan, căruia i s-a atribuit, cum era normal, numărul 1-B. După 2—3 ani, a venit de la Paris cu mașina sa personală prințul Valentin Bibescu, un om foarte înfumurat, care a „ordonat” prefectului Capitalei să-i transfere lui numărul 1-B, deoarece arăta cu acte că automobilul său a fost înscris la Paris înainte de ziua cînd s-a dat numărul 1-B. Dar Basil Assan nu a vrut să renunțe în ruptul capului la înțietatea înregistrării mașinii lui în Capitala țării.

Pus între ciocan și nicovală, prefectul, om isteț, a găsit soluția: i-a propus lui Bibescu numărul 0-B! „Alteța sa” a acceptat și astfel, spre deosebire de toate orașele din lume, numărul zero a circulat vreo 30 de ani în capitala României.

Tatăl meu, Gr. Cristea, a lucrat vreo zece ani în funcția de contabil șef la firma „Leonida”, cea mai mare importatoare de automobile din țară. În 1909, tata s-a asociat cu tipograful socialist Iacob Țăranu (tatăl fostului actor Ionel Țăranu), înființînd societatea „Cristea și Țăranu”, în care taică-meu venea cu activitatea, iar Țăranu cu capitalul. Atelierul sus-numitei firme se afla în Calea Moșilor, colț cu str. Ardeleni. De altfel, locuința familiei mele se găsea tot în curtea atelierului. Magazinul firmei era în Calea Victoriei, între localul Autoclubului și cofetăria Zamfirescu. Clădirea aceea a fost demolată cînd s-a mărit Piața Palatului.

În 1912, din cauza unui misterios accident, într-o plimbare cu barca pe mare, la Constanța, Iacob Țăranu s-a „inecat” și, în consecință, firma a devenit „Gr. Cristea et Co”.

Pe acea vreme, subsemnatul nu aveam decît patru ani și eram un vizitator nelipsit al atelierului de reparații auto. Coboram aproape zilnic în canalele de lucru pe sub mașini, bineînțeles murdărind cu diverse vizite și cite un costum frumos de „marinar” spre disperarea mătușii mele, care uneori puneă în funcție și cite un rețetă!

Deci, după cum vedeți, m-am născut și am crescut între automobile, instruindu-mă în cele mai bune condiții posibile, în epoca de început a dezvoltării industriei „cărucilor fără cai”, cum le ziceau americanii pe atunci („horseless carriages”).

Aflindu-mă în condiții atît de avantajoase, nu este deloc de mirare că am învățat să conduc mașina de la o vîrstă foarte fragedă. Aceasta s-a întîmplat la Govora, în 1921, unde ne duceam în fiecare vară, deoarece mama, care începuse să piardă auzul, urma acolo un tratament medical. Întrucît la Govora veneau mulți posesori de automobile, tatăl meu deschidea, lingă hotel, în fiecare vară, timp de 2—3 luni, un mic atelier de întreținere. (Pe acea vreme penele mecanice erau de peste 100 de ori mai frecvente decît azi!).

La vîrsta de 13 ani am învățat să conduc pe autoturismul familiei, un Renault 1921 cu 4 cilindri, care avea anvelope foarte înguste, iar radiatorul se afla între motor și parbriz, rolul de ventilator făcîndu-l volanta motorului. Mașini cu caroserie închisă nu prea existau pe acea vreme și, poate să vă pară de necrezut, toate automobilele nu aveau nici un fel de instalație electrică! Cum era posibil? Foarte simplu: pornirea motorului se făcea numai cu manivela, care nici măcar nu era amovibilă; era ținută lateral cu o curelușă, ca să nu se bălăbănească în timpul mersului. Aprinderea se făcea prin magnetou, un organ independent, care nu necesita vreo baterie electrică, utilizînd numai doi magneți mari în formă de U răsturnat. Absolut toate automobilele aveau frîne mecanice, lucrînd numai pe roțile din spate. Claxonul era „manual-pneumatic”: strîngeai o pară de cauciuc și astfel împingeai aer spre o gură căscată de crocodil, nichelată, făcînd să vibreze acolo o lamelă de muzicuță, care producea un sonor „oac-oac”, deși bineînțeles, acest „orăcăit” nu se auzea prea departe! Farurile funcționau cu acetilenă; fiecare mașină avea fixat pe scară cite un mic „generator” cu carbid peste care picurînd apă, se producea gazul necesar. De la „generator” acetilena mergea pînă la faruri, prin niște tubulețe de cauciuc de 6—7 mm diametru exterior.

Astfel, după ce dădeau drumul apei să picure peste carbid, te duceai imediat la un far.

îi deschideai ușa cu geam, precum și robine-tul de acetilenă de sub el și, cu un chibrit, aprindeai becul de acetilenă, care avea două găurele de câte 1 mm diametru; închideai ușa farului și fuga la celălalt, unde făceai aceleași manevre. Ușor de făcut pe vreme bună, dar în timp de furtună era imposibil. Ba uneori, dacă te prindea pe drum o vijelie, se stingeau „feli-narele” în mers! Noroc că rareori se întâmpla să se stingă ambele faruri.

Pe acea vreme viteza de 80 km/oră era o mare ispravă! Iar 100 km/oră era un vis irealizabil. Desigur, conducătorii prudenți o lăsau mai încet în timpul furtunilor, noaptea. În astfel de cazuri, lumina fulgerelor era un ajutor pentru șoferii surprinși pe drum de furtuna de ploaie.

Acestea nu-s povești. Așa „mergea” treaba cu acetilena!

Pe drumurile din preajma Govorei, în timp de trei zile, am învățat să conduc „foarte bine”, după aprecierile băieților de la atelier. De fapt, în acele trei zile de antrenament intensiv, pe șoselele pline de viraje, când în urcuș, când în coboriș, am parcurs peste 300 de km, fără „cheltuială” mare, de vreme ce benzina costa doar 20 de bani litrul. Evident, cu un foarte bun efect „didactic” asupra elevului de la volan. Când l-am luat de la gară cu mașina, tatăl meu, care se reîntorcea la București, s-a declarat încântat de surpriza ce i-am făcut. I-a plăcut atât de mult, încât mi-a propus să-l duc înapoi la București luni dimineața, în zori. (Fără permis de conducere, întrucât nu existau controale pe șosele).

Trebuie să știți că pe acea vreme nu exista în România (și în multe alte țări din Europa) nici o șosea asfaltată. Peste tot praf berechet, care pe ploaie se transforma în noroi, cu excepția drumurilor de munte, unde pietrișul nu reținea apa.

Traseul direct Govora-Rm. Vlcea-Pitești peste celebrul „Dealul Negru” cerea o dexteritate deosebită. În plus, traversarea riului Topologu, în apropierea satului Milcoiu, se făcea adeseori prin vad, deoarece podul (de lemn) se ducea la vale după orice rupere de nori. Topologul care izvorăște de la poalele celor mai înalți munți ai României, năvălea cu viituri foarte puternice, care măturau totul din calea lor. Trecerea acestui râu, prin vad, suferea aproape sistematic o întrerupere din mers, iar pe malul opus erau întotdeauna, așa, ca prin minune, câțiva „amabili” spectatori, împreună cu perechea de boi indispensabilă (contra plată, bineînțeles)!

Spre a evita o astfel de „distracție”, mulți automobiliști preferau traseul prin Rm. Vl-

cea-Slatina, mai lung, dar fără baie în apa Topologului!

Eu, care cunoșteam locurile, precum și „obiceiurile” de la un „botez” în mijlocul gârlei, cu două zile mai înainte, nu am urmat deloc indicațiile șmecherilor de pe malul opus, ci am trecut riul mult mai în amonte, unde apa nu făcea valuri, deoarece acolo, albia riului nu era scobită de roțile mașinilor împotmolite în prealabil și nici de copitele boilor salvatori. Drept care spectatorii au fost foarte dezamăgiți, când m-au văzut trecând Topologul fără să mă opresc deloc! (Buiile nu au fost stropite cu apă, deoarece în fața motorului nu aveam ventilator). Această ispravă de care taică-meu era tare mândru, s-a petrecut în vara anului 1921, la câteva zile după ce învățasem să conduc.

Trebuie să știți că șoselele pe acea vreme aveau un aspect total diferit de acela de azi. Circulația pe drumurile țării se făcea aproape 100% prin tracțiune animală, cu cai sau boi. Aceștia lăsau pe șosele „urme” foarte „concrete”, care atrăgeau în mijlocul drumului sute de găini, împreună cu mii de pui, foarte ocupați cu ciugulitul din nenumăratele „mîncări calde”! Ca să nu faci victime nevinovate, ar fi trebuit să circuli cu 4—5 km/oră, ceea ce, bineînțeles, era inacceptabil, deși în unele sate existau panouri indicînd „Viteza maximă 5 km pe oră”!

Pe scurt, l-am dus pe taică-meu la București cît putea fugi mașina, masacrînd mulți pui de găină, în timp ce „mamele” lor se salvau în majoritate, ajutîndu-se cu aripile...

Alt mare neajuns al șoselelor de acum 60—70 de ani provenea tot de la tracțiunea animală: jumătățile de potcoave uzate, caielele și potcoavele boilor. În plus, zăceau în praf o sumedenie de cuie căzute de prin căruțe, care provocau nenumărate pene de cauciuc. Dar jumătățile de potcoavă de cal, uzate și tăioase ca un cuțit, pricinuiau penele cele mai grave, perforînd pînzele pe lungimi de 3—5 cm, astfel încît pneul respectiv, după vulcanizare, nu mai avea durabilitate. Odată am găsit o jumătate de potcoavă chiar în interiorul camerei de aer!

Pe drumuri puteai „întîlni” și purceluși, care, auzind apropierea mașinii, se repezeau să traverseze drumul către curtea stăpînului. Este bine de știut că „tamponarea” unui porc e foarte costisitoare, putînd să deterioreze grav o roată, mecanismul direcției și organele de suspensie.

De unde numele de „Trucu”? De cînd m-am născut și pînă azi, toată familia și toți prietenii apropiați îmi spun numai „Trucu”. De unde acest nume? Mulți dintre cei ce nu mă

cunosc bine și-au imaginat că trebuie să fiu un mare șmecher, care umblă cu „trucuri” de tot felul.

Realitatea este următoarea: părinții mei hotărâseră să mă boteze cu numele de Petre. Sora cea mare a mamei, care locuia cu noi, bună și iubitoare, mi-a zis imediat „Pătrucu mami” pe moldovenește, care, peste câteva zile, s-a scurtat la forma de „Trucu”. După care, Truculeț sau Truculică nu a rămas dator și a botezat-o și el pe mătușa Maria cu „Mamia”, un nume care a rămas, în toată familia, pînă la moartea ei, la vîrsta de 96 de ani.

Așa că, deși poate că de cîteva ori mă voi fi folosit eu de unele trucuri tehnice, porecla mea nu-i decît un simplu diminutiv familial.

Înainte de a învăța să conduc automobilul, adică încă din clasele primare, mama m-a învățat limba franceză, pe care ea o cunoștea perfect, întrucît, activitatea de secretariat a firmelor „Leonida” și „Cristea” și foarte bogata corespondență externă o redacta singură în această limbă.

Cînd am început să conduc mașina eram între clasele a II-a și a III-a la liceul Spiru Haret. De pe atunci începuseră să mă intereseze cursele de automobile. Mi-aduc aminte că în 1921, un american (J. Murphy), pilotînd o mașină Duesenberg, a cîștigat Marele Premiu ACF (Automobile Club Francais). Reportajul l-am citit în toamna aceluiași an, în revista franceză de sport automobil „Omnia”.

Paralel cu intrarea în liceu m-a cuprins și pe mine pasiunea pentru fotbal, ajungînd, în anul 1924, căpitanul echipei „Val-Virtei” compusă numai din colegi de clasă, echipă care a devenit, în acel an, campioana României la categoria „juniori”.

Fotbalul l-am jucat aproape exclusiv pe fostul „maidan al primăriei” aflat în dosul clădirii de pe acea vreme, pe str. N. Filipescu, a liceului „Spiru Haret”. Acest teren (pe care s-a înălțat hotelul „Intercontinental”), era plin de praf, fără nici un pic de iarbă. Era atît de mare, încît încăpea pe el un întreg teren de fotbal cu ambele porți. Bineînțeles că aproape toate antrenamentele se făceau chiulind de la ore. După o partidă de fotbal, aspectul jucătorilor era cam neplăcut: neavînd dușuri la liceu, ne întorceam acasă „pictați” foarte vizibil de la glezne în sus...

În 1924 am participat, pentru prima și ultima oară la o cursă de motociclete. Cursa a avut loc pe un kilometru lansat pe partea cea mai bună a șoselei București-Ploiești, în fața aeroportului Băneasa, pavată cu piatră cubică. (Restul pînă la Cîmpina era numai praf și pulbere). Concuram pe o motocicletă de 500 cmc, monocilindru, „Gnome et Rhône”, cu

care, de trei ori, nu am rupt (cum se obișnuia) ața de cronometraj, deoarece am „cîlcat-o”! La a treia „cîlcare” a aței, cronometrorul-șef m-a admonestat strigînd la mine supărat: „Ce dracu făcuși, băiete, iar ai cîlcat ața, în loc s-o rupi”!

În sfîrșit, cînd am rupt-o, am realizat circa 124 km/oră, fiind clasat pe locul doi, după motocicletă Cotton englezească a lui Bebe Assan, care m-a depășit cu 2 km/oră. Deci, contrar unei evoluții normale, am condus automobilul cu 3 ani înaintea motocicletei.

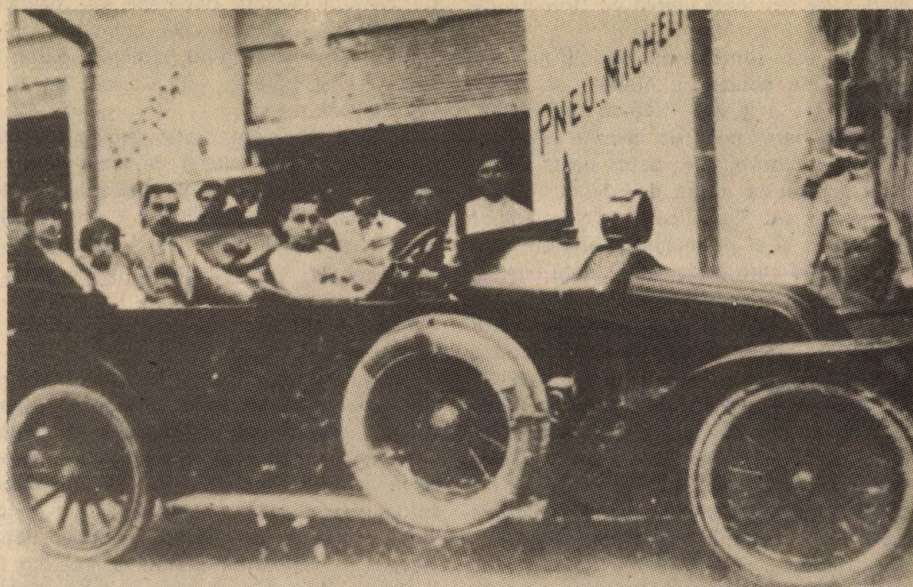
De prin clasa a III-a de liceu am început să sufăr de o scădere a auzului la urechea stîngă, datorită unei scleroze a articulațiilor din urechea medie. Această boală, moștenită de la mama, a progresat lent, dar inexorabil în ciuda tratamentelor de toate felurile pe care le-am urmat. De la vîrsta de 25 de ani boala a început și la urechea dreaptă, așa că din 1940 a trebuit să port o proteză auditivă. Tehnica acestor amplificatoare a progresat în fiecare an, astfel că în prezent am ajuns să port al 30-lea aparat auditiv, cu ajutorul căruia mă descurc destul de bine, deși astăzi surzenia mea este extrem de avansată.

Multă lume crede că la mine această infirmitate a apărut din cauza curselor de automobile. În realitate, este vorba pur și simplu de o boală ereditară, care nu are absolut nici o legătură cu sportul. Probabil că o să vă pară de necrezut, dar mie personal, surditatea mi-a fost foarte folositoare.

În prima fază, cînd încă auzeam destul de bine fără proteză, diagnosticam mai bine decît cei cu auzul bun, zgomotele anormale produse de un motor. De ce? Pentru că pe mine, zgomotul de fond (al orașului sau al atelierului) nu mă deranja, deoarece nu-l auzeam! Cu alte cuvinte, auzeam numai ceea ce căutam, adică sunetele anormale!

Un alt avantaj: pot asculta la radio muzica cea mai „fortissimo” fără să deranjez pe nimeni nici din casă, nici din vecini. De ce? Toate protezele moderne au la comutator o poziție „T”, la care aparatul nu mai captează deloc undele sonore, ci numai pe cele electromagnetice (se folosește normal, pentru vorbitul la telefon).

Dar cel mai mare lucru este că eu pot vorbi netulburat la telefon, chiar în cea mai zgomotoasă ambianță: pe bulevard, la gară, la aeroport, la un atelier, după ce am plasat comutatorul protezei în poziția „T”. Astfel, eu aud **nu-mai** vocea de la telefon, fără să mă deranjeze **deloc** hărmălaia din jur!



La volanul autoturismului tatălui său, în 1921.

Pasiunea pentru muzică am avut-o din tinerețe. Probabil că am moștenit-o de la tata, care era și el un mare meloman, iar după moartea lui, am continuat să-mi procur singur discurile de la magazinele de specialitate din București. Nobila pasiune a muzicii nu m-a părăsit nici o clipă toată viața; chiar azi, la bătrânețe, ascult cu cea mai mare plăcere sute de bucăți de operă sau muzică simfonică la radio, casetofon și video. Aceste audiții îmi procură cele mai îndrăgite și mai înalte emoții, pe care le trăiesc cu cea mai mare intensitate, pînă în toate fibrele ființei mele. Însă, asemenea emoții maxime mă pătrund destul de rar, adică numai atunci cînd ascult bucăți de o splendoare incomparabilă, care nu sînt foarte multe, ca de exemplu: uvertura la „Parsifal”, uvertura la „Traviata”, coborîrea în scenă a nefericitei Cio Cio-San, sublimul duet de dragoste din „Madame Butterfly”, intermezzo-ul din „Cavalleria Rusticana”, duetul final din actul I al „Boemei”, adio-ul lui Wotan din „Walkyria” (așa cum îl cînta admirabilul Marcel Journet), uvertura la „Tannhäuser”, grandiosul act II din „Don Carlos” de Verdi, finalul Simfoniilor V și VI (Știți de cine)...

Permisul de conducere l-am obținut în 1925, la doi ani după moartea tatălui meu, declarînd că am 18 ani, deși eu aveam numai 16 ani și

jumătate. Examenul l-am dat cu chestorul Cuzin personal, care m-a pus să urc dealul de lîngă podul Mihai Vodă și apoi m-a poftit să întorc mașina pe o străduță foarte îngustă și în pantă. Am fost pus să folosesc mersul înapoi de trei ori. Și gata. Evident că după ce aveam permisul în buzunar am început să curețier toată țara.

Pe acea vreme, pe șoselele de cîmpie, praful era o adevărată calamitate. Uneori, îl rugam pe cel de lîngă volan să stea în picioare pentru ca, privind mai de sus, pe deasupra parbrizului, deci văzînd ceva mai departe, să mă avertizeze de vreun pericol. Dar efectul era aproape nul. Ajungeam acasă noaptea tîrziu, frînti de epuizarea cauzată de îndelungata și interminabila tensiune nervoasă, în permanenta noastră încercare zadarnică de a vedea ceea ce nu puteai vedea. Eram plini de praf din cap pînă-n picioare. Cu praf în ochi, în nas, printre dinți, în urechi, pe gene, pe sprîncene etc.

Ochelarii nu serveau la nimic, pentru că se acopereau imediat cu praf. Ștergătoare de parbriz cu jet de apă nu existau pe acea vreme și chiar dacă le-am fi avut, ceața-praf era aceeași. Adeseori priveam lateral pe lînga parbriz, strîmbîndu-mi gîtul degeaba! Singurul avantaj era că mergînd cu 30—35 km/oră evitam pe cît posibil penele de cauciuc! Îmi amintesc că odată am rulat 4 000 km cu un ac de gramofon lucios, înfipt în banda de rulare

și aparent la interior numai cu 1 mm, practic invizibil! Cum l-am descoperit? Plimbînd o bucată de bumbac prin interiorul pneului, care s-a agățat de virful dumealui!

Situația e total diferită pe drumurile cu noroi. Acolo cuiele, caielele și potcoavele te pot aștepta în poziție verticală, din cauză că au fost atinse de o roată de căruță, de o copită sau de o roată a unui automobilist norocos. În astfel de situații, pana de cauciuc se produce aproape totdeauna la un pneu al unei roți din față! Nu uitați că un cauciuc ud e mult mai ușor perforabil decât unul uscat...

După moartea tatii, firma „Gr. Cristea” a intrat în lichidare, sub supravegherea mamei; ulterior, paralel cu marea criză economică 1929—1933, firma a dispărut.

În ce mă privește, m-am înscris la Școala Politehnică din București, ale cărei cursuri le-am urmat timp de trei ani, după care a trebuit să le părăsesc din motive de boală cronică. Nu era vorba de surzenie, ci de o stare de toropeală, apatie și somnolență permanentă, care mă făcea să dorm buștean circa 18 ore din 24, în două-trei rate! Nu am fumat, nu am băut, nu m-am drogat, niciodată de cînd sînt. Toate rudele ziceau că sînt cel mai mare leneș din lume, cînd realitatea era o anomalie incurabilă.

Încă din timpul liceului, începusem să dorm de rupeam pămîntul. Toate analizele erau între valorile normale. Unii doctori presupuneau că e vorba de o astenie nervoasă precocă! Pe la 15 ani începusem să sufăr și de o producție fabuloasă de mătreață, însoțită de un început de chelie. Îngrozit, m-am ras în cap de mai multe ori, însă fără nici un succes. La vîrsta de 25 de ani, cel mai bun doctor de stomac din București mi-a făcut de mai multe ori analiza sucului gastric și mi-a spus: „Nu ai nici un strop de acid gastric!”

— Păi atunci eu cum mă hrănesc, domnule doctor?

— Cu ajutorul fermentilor intestinali!

Mi-a recomandat alte medicamente, pe care le-am luat cu cel mai deplin insucces.

Din pricina acestei lipse totale de aciditate gastrică, eu nu am simțit niciodată, din copilărie pînă azi (aproape de 80 de ani), senzația clasică de „foame”, despre care tratatele de fiziologie arată că este provocată de prezența acidului gastric în stomacul gol.

Probabil că mă veți întreba: „Dacă nu-ți era foame, de ce mîncai?”

Pur și simplu pentru că era ora mesei! Sau, mai rar, pentru că era vorba de mîncăruri „foarte apetisante”, care îmi provocau dorința de a le mîncă.

Din cauza aceleiași dorințe sau poftă fără foame am și mîncat toată viața cantități enorme de ciocolată cu lapte de cea mai bună calitate. Și totuși excesele de dulciuri nu mi-au cauzat vreun rău. Niciodată nu am suferit de obezitate sau diabet. Totdeauna greutatea mea a fost corespunzătoare înălțimii corporale, cu foarte mici plusuri datorate scheletului foarte masiv.

Din cauza anacidității gastrice, toată viața am preferat mîncărurile extrem de sărate (la orice restaurant ceream o solniță înainte de mîncare). Astfel, am ajuns ca pe la vîrsta de 70 de ani să realizez o aciditate gastrică de circa 30% din cea normală. Starea de toropeală s-a redus apreciabil, la fel ca și somnul care a scăzut la cca. 10 ore din 24.

La vîrsta de 22 de ani m-am căsătorit cu Draga Margareta Vășilescu, nepoata savantului neurolog G. Marinescu, precum și a lui N. Vășilescu-Karpen, licențiată în limba română și franceză. Între noi a domnit tot timpul o dragoste superlativă. După 55 de ani de căsnicie ideală, m-a părăsit la 24 decembrie 1985, în urma unei scurte și violente hemoragii gastrice.

RALIURILE

În septembrie 1930 mi-a căzut în mîna reglamentul Rallye-ului Monte-Carlo 1931, care avea ca punct de plecare înzestrat cu punctajul maxim orașul Stavanger (Norvegia), de unde traseul comporta trei treceri cu feribotul înainte de a ajunge la Berlin. Aceasta mi se părea că ar putea prezenta unele riscuri. De aceea m-am decis la plecarea din Iași, care avea o zestre de puncte ceva mai mică decât Stavanger.

Am trimis buletinul de înscriere la Monte Carlo, cu specificarea mașinii: vechiul meu Dodge Victory Six. Conducători: Petre Cristea și Zoltan Molnar, care a fost cel mai bun șofer profesionist pe care l-am cunoscut; un om rapid, sigur și calm. Pentru locurile 3 și 4, am trecut pe cumnatul meu ing. Al. Păunescu, și pe mecanicul Gogu Constantinescu, care, la începutul meseriei, fusese ucenic la o fierărie, deci știa să bată bine cu barosul (ceea ce nu-i deloc o treabă ușoară). De ce-mi trebuia un baros, veți vedea.

PREGĂTIREA MAȘINII PENTRU R.M.C.

Istoria Rallye-ului Monte Carlo a început din anul 1911, când s-a alergat pentru prima dată. Totdeauna a avut loc în a doua jumătate a lunii ianuarie, astfel ca să se termine înainte de 1 februarie. Deci, sistematic s-a ținut în cea mai dificilă perioadă a anului. Se dădea plecarea din 10—12 puncte ale Europei (foarte rar din Africa de nord). De exemplu: Stavanger (Norvegia), Umea (Suedia), Tallinn (Estonia), Varșovia, Iași, București, Atena, Palermo, Paris (cu ocoluri), John O'Groats (punctul cel mai nordic al Scoției), Lisabona, Tunis și chiar din Monte Carlo, cu un traseu dificil prin câteva țări europene cu munți înalți și zăpezi în orice iarnă.

Oricine vroia să ajungă la Monte Carlo trebuia să se pregătească pentru lupta cu frigul, zăpada, noroiul, poleiul și ceața care era aproape totdeauna prezentă în Europa centrală și pe Valea Ronului. Deci, pneuri spe-

cial, lanțuri bune, care se pot atașa rapid pe roțile motrice, lopeți, haine groase, mănuși etc. Calorifer bun, lichid antigel, baterie mare, faruri de ceață cu becuri galbene puternice.

Pentru o asemenea cursă trebuia să prevezi și cazurile de vreo eventuală înțepenire a mașinii în suluri mari de zăpadă, în noroi și chiar „în decor” deoarece la o eventuală ieșire din șosea mașina nu prea se putea readuce „pe drumul cel bun” cu mijloacele proprii (dacă mai era în stare de funcționare!). Recurgerea la ajutorul unei perechi de boi nu era posibilă oriunde. Și, în plus, cauza o enormă pierdere de timp (mai ales noaptea), care, în mod sigur, te condamna la nerespectarea orarului prevăzut de regulament (și înscris în „carnetul de drum” special, primit de la oficialii punctului de plecare), ceea ce avea ca urmare inevitabilă excluderea din cursă.

Pentru a evita o atît de gravă perspectivă, a fost și aci nevoie de o mică inovație românească pe care am avut-o la bord, în afară de cortina din pînză de cort inestetică. Ea consta din trei obiecte, plus un fierar și anume: o mică macara portativă cu două cîrlige, realizînd o forță de tracțiune de 2 000 kgf; un țărș de circa 80 cm lungime, făcut din cel mai bun oțel, ca să poată pătrunde chiar și prin asfaltul înghețat; un baros de fierărie de 3 kg; cu care



Ford-ul T („cu mustăți”).

să se poată înfige bine țărșul de oțel în orice teren dur; și, evident, un om care să știe să bată bine cu astfel de baros, respectiv Gogu Constantinescu. Acest echipament (vreo 15 kg) a călătorit cu subsemnatul în opt Rallye-uri Monte Carlo în care timp a fost folosit numai o singură dată.

În plus, mai trebuia luate pentru drum scule, câteva piese de rezervă, precum și o cutie de tablă conținând fel de fel de șuruburi, piulițe, șaibe, splinturi etc. Și această cutie ne-a fost foarte necesară o singură dată. Trusa medicală n-am folosit-o niciodată. De asemenea, trebuia luate ceva alimente consistente și cît mai puțin complicate: ciocolată cu lapte, mandarine, banane, un termos cu cafea neagră.

Înainte plecării la Iași, cumnatul meu s-a îmbolnăvit grav și, în criză de timp, l-am înlocuit cu... Draga Cristea! (Pentru un fel de voiaj de nuntă original și plin de emoții, pe care iubita mea nu l-a regretat niciodată).

În ianuarie 1931, pe o iarnă ploioasă, am plecat pe timp de moină, la Iași. De la Tîrgu Frumos la Iași, 46 km, toată șoseaua națională era o mare de „ciulama”, pe care nu se putea rula cu mai mult de 20—30 km/oră. Marginile drumului erau ceva mai înalte decît mijlocul lui, așa că toată șoseaua era acoperită cu o baltă de noroi fluid, avînd o „adîncime” de 7—15 cm.

Cauciucurile din față, lovînd noroiul, îl împingeau lateral, înainte, dar și oblic în sus, tocmai bine pentru ca stropii să-ți cadă pe parbriz, așa ca să nu mai vezi nimic înainte. Ștergătoarele de parbriz aveau un efect 100% negativ! Spălătoare de parbriz nu existau pe acea vreme. Singura soluție era să mergi încet-încetinel, ca după driel Aveam eu peste 100 000 km parcurși la volan, dar așa ceva nu mai văzusem nicăieri! Și culmea era că, după plecarea din Iași, în raliu (peste două zile) trebuia să înotăm prin aceeași blestemată „ciulama”!

Imediat ce am sosit la Iași, am lăsat-o pe Draga la filiala Automobil Clubului Român din capitala Moldovei, în curtea caruia sosiseră cele 15 mașini care erau înscrise să ia plecarea de acolo. Printre acestea erau patru din Polonia, unele din ele avînd și pasageri feminini; așa că vă închipuți că Draga, care vorbea perfect franceza, avea cu cine să stea la cîrpit!

Împreună cu Gogu și cu Zoltan am plecat urgent la tîrg, am cumpărat o pînză de cort de 2 mp, patru platbande de oțel de 40x3 mm lungi de cîte 70 cm, și 8 șuruburi cu cîte trei șaibe plate fiecare. Apoi, fuga la un atelier, unde am dat, în partea frontală a arîpilor din față, patru ori cîte două găuri de 6 mm, cam la

10 cm distanță pe verticală între ele, corespunzînd cu cele date la capătul de sus al platbandelor. Am fixat acolo cele 4 platbande cu partea lungă în jos, așa ca să atingă pămîntul (n-avea nici o importanță dacă se toceau); deasupra platbandelor foaia de cort, tot pînă în pămînt, prinsă sus între cîte două șaibe plate, iar mai jos solidarizată cu platbandele prin cîte 2—3 brățări de sîrmă. Astfel am creat în fața mașinii o „cortină” zdravănă pînă în pămînt, care să nu mai permită stropilor de noroi să zboare înainte și în sus. O probă făcută către Podu Illoaei a dovedit o splendidă eficacitate a inesteticei mele modificări. Se putea merge cu, orice viteză, fără a se murdări parbrizul și nici farurile. Reîntorși în curtea clubului, unul dintre oficiali s-a arătat indignat că am putut să-mi masacrez caroseria și să-mi pocesc mașina într-un asemenea hal!

Eu, evident că rîdeam în sinea mea...

A doua zi dimineța s-a dat plecarea celor 15 mașini, la intervale de cîte un minut, noi fiind pe poziția șapte; chiar din primii kilometri i-am depășit pe toți cei șase predecesori, care se țirau săracii ca după mort. Ultimul pe care l-am întrecut în lacul de „ciulama” a fost „Fordăreța” fraților polonezi Potoski, mașină poreclită la noi în țară „Fordul cu mustăți”, celebrul Ford Model T care a fost produs pe bandă la Dearborn (S.U.A.), începînd din 1909 (anul nașterii mele) pînă în 1927, în peste 15 000 000 de exemplare, care au împînzit tot Globul. Găseai piese de schimb pentru Ford T, chiar și în circuliile mari din sate. De ce-i zicea „Fordul cu mustăți”? Pentru că la 4—5 cm sub volan, avea două leviere mici orizontale (cam cît un creion de școlar), unul în dreapta, altul în stînga, acționabile cu degetele mijlocii, fără a lua mîna de pe volan; o „mustată” comanda accelerația, cealaltă avansul la aprindere. Fordăreța nu avea baterie, deoarece volantul motorului împreună cu carcasa lui, constituia un fel de dinam cu debit de curent extrem de variabil, în funcție de turația motorului.

Lumina farurilor era ridicolă: cînd opreai la o intersecție ca să vezi dacă vine vreo mașină (evident că motorul cobora la ralanti) farurile aproape că se stingeau din cauza curentului slab; trebuia să accelerezi nițel pe loc, ca să crească tensiunea! Dacă mergeai cu viteză mare, lumina devenea albă, dar se ardeau relativ repede becurile!

Deși în 1931 cel mai nou Ford T era vechi de cel puțin 4 ani (fabricația oprită din 1927), frații Potoski l-au preferat, deoarece știau că

era o mașină durabilă și extrem de ușoară (circa 600 kg) deci se putea scoate relativ repede din șanț sau din zăpadă. Avea pneuri foarte înguste, ca de motocicletă, care tăiau ușor noroiul și zăpada, roți foarte ușoare, deci o suspensie excepțională pentru drumurile rele. Toate „Fordărețele” aveau caroserie deschisă cu 4 locuri și 4 uși de tinichea. Cutia de viteze nu avea decât două trepte înainte, comandate de una din pedale. Viteza întâi (pedala la fund) era atât de demultiplicată încât te puteai „urca și pe perete!” (evident, nu-i decât o metaforă de-a lumii automobilistice). Alte detalii: avea un motor foarte durabil cu 4 cilindri în 4 timpi, supape laterale, 3300 cmc, viteză maximă circa 70 km/oră, frine mecanice numai pe roțile din spate, consum circa 10 litri/100 km. Prețul în America era foarte modest: circa 260 dolari în 1925. Direcția nu avea casetă. Axul volanului cobora până într-un punct, unde era îndoit ca la karturi, având un „deget” care se articula cu bara de conexiune. Din cauza acestei construcții, se întâmpla să „se innoade” direcția, dacă forțai prea tare volanul pentru bracăj maxim!

Cei patru pasageri ai mașinii poloneze cu plecarea de la Iași erau niște namile, purtând fiecare câte o sarică uriașă (manta de blana

mițoasă de cioban), depășind mult marginile caroseriei și umflind astfel „silueta” mașinii. Pentru a mai reduce greutatea, nu aveau nici părți laterale, nici măcar o capotă de ploaie. Vă închipuiți ce splendid arătau după fleoscăiala prin marea de noroi pe traseul Iași-Tirgu Frumos-Hirlău-Botoșani-Dorohoi! (mai ales că mergeau și cu parbrizul cohorit deasupra capotei motorului, ca să poată „vedea mai bine”!)

De pe la Dorohoi, „ciulamaua” era înghețată, iar de la Cernăuți (a cărei arteră principală este un bulevard în urcuș interminabil), și după ce am intrat în Polonia, drumul a început să aibă aspectul unei ierni grele cu zăpadă, gheața și fâgașe făcute în special de sănii, care au ecartamentul mult mai îngust decât al automobilelor, ceea ce este și neplăcut și periculos.

Drumul spre Cernăuți-Lemberg era blocat din cauza viscolului, așa cum ne-au informat vameșii polonezi, care ne-au spus că primiseră telefonic de la Autoclubul din Varșovia indicația că trebuie să facem un ocol pe drumuri secundare (prin orașul Tismenița), mai puțin înzăpezite.

La cele 10—12 puncte de control de pe traseu (aproape toate în orașe mari, la sedi-



Petre Cristea, Mihail Sontag, Ionel Zamfirescu și Gogu Constantinescu la Monte Carlo, după încheierea R.M.C. 1935.

de-ale autocluburilor) s-a oferit aproape totdeauna câte un bufet cu fel de fel de bunătăți, inclusiv oranjade, cafele, ceaiuri etc. Avînd în vedere că pe acea vreme limitările vitezelor pe șosele erau mult mai „elastice” decît azi, mulți concurenți reușeau să ajungă la punctele de control cu 1—2 ore mai înainte de ora plecării înscrisă în carnetul de bord. Deci, exista și o foarte prețioasă posibilitate de recuperare. Unele cluburi chiar se întreceau în a oferi concurenților cele mai frumoase primiri, cu bufete și săli de odihnă cit. mai confortabile, cu zeci de paturi de campanie etc.

Pe cînd rulam în nordul Poloniei, pe o șosea secundară pustie, cu zăpadă pe care circulară probabil numai sănii cu cai, derapam cînd spre dreapta, cînd spre stînga, din cauza făgașelor din zăpadă. Cred că nu era mai frig decît vreo 5 grade sub zero. Cer senin și vînt deloc. Deodată constat că în mod brusc șleaurile au devenit mult mai pronunțate. Aveam vreo 90 km/oră, cînd mașina s-a pornit pe un derapaj lung, cu spatele alunecînd insistent înspre șanțul din stînga.

Aducerea volanului în poziția de contraderapaj n-a servit la nimic. Spatele s-a apropiat de limita stîngă a șoselei, roata stîngă spate a coborît derapînd în șanț și apoi după vreo 6 metri, cînd șasiul a început să radă gheața de pe marginea stîngă a drumului, viteza a scăzut pînă aproape de zero și mașina s-a culcat binișor cu partea ei stîngă pe zăpada nebătută, fără cel mai mic zgomot. Dacă am fi avut o caroserie deschisă, ne-ar fi „vărsat” pe toți în zăpada din șanț. Nici unul dintre noi nu a fost nici măcar zgîriat sau lovit.

Puntea din spate, aproape verticală, cu roata stîngă în șanț; puntea din față, tot aproape verticală, cu roata stîngă culcată pe șosea. Farurile nu s-au stins. Am tăiat contactul. Am ieșit toți patru repede în sus din mașină, adică urcîndu-ne ca dintr-un puț prin ușile din dreapta! Draga a ieșit ultima, pentru că ședea pe locul din stînga spate. Se părea că nu-i speriată deloc.

Pădurea pustie, șoseaua pustie, noapte fără lună. Am încercat să tragem mașina de scara din dreapta ca s-o aducem pe cele patru roți. Imposibil. Repede Gogu a bătut țarușul în marginea șanțului la vreo 5 m de scara dreaptă a mașinii, am agățat un cîrlig al macaralei de lonjeronul drept al șasiului, celălalt cîrlig de baza țarușului și acționînd macaraua, am adus mașina pe patru roți în cîteva secunde. Acum urma partea cea mai grea. Mașina ședea aproape perpendiculară pe șosea,

cu puntea spate în șanț și cu puntea față pe drum. Am înfipt țarușul în mijlocul drumului, la vreo 6 m în fața mașinii, și am agățat cîrligul lîngă traversa din față a șasiului.

Șoseaua fiind în rambleu, roțile din spate ale mașinii erau cam cu 70 cm mai jos decît cele din față. Molnar a început să acționeze macaraua, în timp ce eu priveam îngrijorat, cu ajutorul unei lămpi de mînă, să vad ce se întîmplă cu șasiul de care trăgea cîrligul macaralei. Ca să constat cu groază că începea să cedeze fără ca mașina să se urnească! Deci, mai era nevoie și de o pereche de boi, care să tragă de șasiu împreună cu macaraua noastră.

Molnar s-a dus pe jos într-un sat ale cărui lumini se zăreau, în timp ce noi îl așteptam, gîndindu-ne la lupi; care, din fericire, nu au apărut.

În sfîrșit, după două ore de așteptare cu căfea caldă, vine Molnar cu doi boi, trei țărani și două scînduri groase, pe care le-am amplasat între roțile spate și muchia șanțului. Cu ajutorul tuturor plus macaraua noastră am readus destul de repede mașina pe drum, în poziția de a-și continua drumul.

În tot timpul acestor manevre, care au durat aproape patru ore nu apăruse nici unul dintre ceilalți 14 concurenți plecați de la Iași. Abia în momentul cînd demaram ca să ne continuăm drumul spre Lemberg vedem, în fine, că se apropie două lumini de faruri. Erau ale lui nea Alecu Berlescu.

Iată, deci, că „inestetica” mea cortină pusă în fața mașinii ne-a asigurat un cîștig de patru ore, pe care le-am pierdut cu „ieșirea în decor”. Din fericire, drumul a devenit mai circulat, așa că am trecut prin Lemberg și Varșovia la orele înscrise în carnetul de drum.

Pe parcursul Varșovia—Berlin, destul de copios „poleit” de chichiură, Fordăreața polonezilor, extrem de ușoară și cu cauciucurile ei foarte înguste, dansa în tot felul pe suprafața largă a șoselei internaționale. Și, în consecință, ajungea destul de repede să se „culce” pe marginea șanțului, cînd pe cel din dreapta, cînd pe cel din stînga. Astfel, i-am scos de patru ori din poziția „culcată pe o parte”, dar niciodată răsturnată!

Readucerea mașinii lor pe șosea era incomparabil mai rapidă decît în cazul nostru, necesitînd doar 2—3 minute; imediat după aceea trageam de aripi de cîteva ori ca să le îndreptăm (în „oarecare” măsură), după care „valea!” fraților!

Ca peste vreo 20 km să-i găsim în celălalt șanț! Cînd i-am văzut a cincea oară în poziția „culcat” nu ne-am mai oprit! Desigur că i-au ajutat alții... dar la Monte Carlo nu au ajuns.

Probabil că au „întîlnit” undeva un obstacol prea solid...

Noi am ajuns la Monaco fără nici un punct de penalizare, deși a trebuit să luptăm cu o ceață groasă de la Paris pînă la Avignon, după ce am parcurs aproape 4000 km în patru zile și patru nopți.

EVOLUȚIA RALIURILOR

Multă lume crede că „Rallye” este un cuvînt franțuzesc, derivat din verbul „rallier”. Dar nu-i așa. Este un cuvînt englezesc, folosit aproape numai în sport, însemnînd întîlnirea concurenților într-un loc (oraș sau nu), în cadrul unor întreceri făcute înainte și după întîlnirea tuturor. Un termen mult mai nimerit pentru astfel de competiții este cuvîntul german „Sternfahrt”, adică parcurgeri în stea către un centru de întîlnire.

După ultimul război mondial, atît în România, cît și în multe țări străine, accepțiunea cuvîntului rallye s-a lărgit în mod absurd, fiind aplicat aproape la orice fel de competiție automobilistică. Unii zic chiar și „raliu de coastă”! Ceea ce este ridicol; totuși eroarea se generalizează, mai ales fiindcă orice raliu modern cuprinde mai multe probe speciale, care sînt aproape fără excepție numai curse de coastă.

Raliul Monte Carlo, inițiat în 1911, a fost prima competiție internațională de acest fel. Față de stadiul tehnic al mașinilor de pe acea vreme, parcursurile obligatorii de cîte 4 000—5 000 km în timp de iarnă constituiau încercări extrem de dificile. De aceea, în primii ani, nu sosea la Monte Carlo absolut nici un concurent fără penalizări cauzate de întîrzieri pe parcurs. Așa încît clasamentul final era foarte ușor de calculat, deoarece începea cu mașina care avea în carnetul de drum numărul cel mai mic de minute de întîrziere la controale.

Începînd din 1925 a crescut numărul concurenților care soseau la Monte Carlo fără nici un punct de penalizare (adică ex aequo). De aceea, din anul 1926, s-au introdus, după sosire, probe speciale de regularitate de 80—120 km în munții din regiune, unde se cronometra la secundă trecerea pe la 6—10 controale vizibile. Era clasat primul cel ce acumula minimum de secunde diferență față de timpii corespunzînd cu viteza medie prescrisă. Viteza

pentru proba de regularitate era modestă: 40—50 km/oră, dar era foarte greu să reușești să treci la secundă prin fața punctelor de control.

Acest sistem dînd loc la multe contestații și discuții în ziarele sportive, s-a trecut, în anii 1930—1939, la efectuarea chiar pe cheiul de beton al portului Monaco, în fața unor tribune cu public, a unei probe speciale de accelerație, maniabilitate și frenaj la care fiecare secundă era socotită un punct. Acestea, adunate cu penalizările de pe traseul rutier, determinau clasamentul general.

Înainte de plecările în raliu, tehnicienii autocluburilor respective făceau un control tehnic al mașinilor și marcau cu cîte o pată de vopsea secretă (trimisă de la Monte Carlo) organele principale ale mașinilor concurente, spre a se putea ști dacă au fost înlocuite pe traseu. (Motiv de excludere din cursă). Aceste organe erau: radiatorul (dar nu și masca lui!), chiu-lasa, blocul, baia de ulei, carcasa ambreiajului, cutia de viteze, transmisia cardanică și puntea de tracțiune.

De aripile sau tabla caroseriei nu se sinchisea nimeni; dar dacă te prezentai la sosire cu o aripă ruptă sau lipsă, încasai 20 de puncte de penalizare.

Începînd de prin 1930, Rallye-ul Monte Carlo aduna la start cîte 200—300 concurenți din 15—20 de țări și era considerat de presa internațională ca un campionat mondial de sport automobil.

În clasamentul final al R.M.C. din 1931 am figurat pe locul 11, din 151 concurenți, primul dintre toți cei plecați de la Iași și înaintea altor trei plecați de la Stavanger, adică echipaje avînd la plecare o zestre de puncte mai mare decît a noastră.

În 1932 nu am participat la R.M.C. din cauză că mi-am făcut serviciul militar, însă m-am înscris pentru cel din 1933 cu pornire de la Atena, care era traseul cu punctajul maxim, fiind cel mai dificil dintre toate cele 12 itinerare propuse de Automobile Club de Monaco. Traseul era Atena — Salonic — Sofia — Niș — Belgrad — Szeged — Budapesta — Viena — Salzburg — München — Strassburg — Paris — Lyon — Avignon — Brignoles — Monaco. În total, circa 4 000 km de parcurs în patru zile și patru nopți. Mașina, tot vechiul meu Dodge Victory Six; coechipieri: Ion Zamfirescu, Gogu Constantinescu și un fost coleg de școală.

Între 1911 și 1935, traseul Atena—Monaco a dat o singură dată (în 1928) cîștigătorul R.M.C., care a fost francezul Jacques Bignan, constructorul automobilelor Bignan (1918—1930). Nu știu din ce motiv, el nu a

participat cu o mașină Bignan, ci cu un Fiat! Bignan a realizat, pînă în 1936, singura victorie a traseului Atena—Monaco, deși în fiecare an, cei care și-au ales Atena, au avut zestrea maximă, însă nu și norocul necesar. Cauze: pene mecanice pe drumuri infernale și surprizele iernii.

Drumurile cele mai rele ale R.M.C. au fost, pînă în 1939, cele de la Atena pînă la Szeged: pline cu gropi enorme, piatră spartă și tăioasă, noroaie și chiar zone de „iarbă verde” fără nici un fel de terasament de șosea. Această zonă „aparte” se găsea, după plecarea din Salonic către Sofia, între Kalon-Kastron și frontiera bulgară. Se mergea vreo 50 km pe un cîmp pustiu, fără sate, printre sute de urme lăsate prin iarbă de roțile mașinilor și căruțelor; urme întretăiate și încălțite în așa hal, încît aveai nevoie de o busolă!

Ca să cunoaștem cît mai bine partea cea mai rea a traseului, am plecat de la București la Atena, pe itinerarul Arad — Szeged — Belgrad — Sofia — Salonic — Atena. Iarna părea dulce, zăpadă aproape deloc pe șosele. Noroi berechet. Drumurile din Balcani extrem de puțin circulare.

Într-o după-amiază, cum rulam către sud pe valea Strumei, vîd pe un tîpșan lung din dreapta, la vreo 150 m, o turmă de oi, de la care, imediat ce ne vîd, un ciine ciobănesc enorm se repezi în galop maxim către noi. Era un dulău uriaș, obișnuit să nu-i stea nimeni în cale. Cred că vedea prima oară un automobil. De ce spun asta? Pentru că spre mirarea noastră nu și-a modificat nici direcția nici viteza nici un pic, ci și-a continuat drumul ca glonțul, cu gura căscată, drept către mijlocul barei din față. Am auzit toți un trosnet puternic și am simțit un șoc apreciabil, după care roata spate stînga a trecut peste corpul lui. Evident că nici prin cap nu mi-a trecut să opresc, gîndindu-mă la ceilalți dulăi, precum și la furia și bitele ciobanilor!

La cîțiva kilometri mai departe, am constatat că bara de protecție față era înfundată cu vreo 15 cm!...

După Salonic am trecut prin localitatea Veria, cu un mare procent de aromâni, după care am început a urcă spre cea mai înaltă trecătoare a Greciei, „Kastagna” (1360 m), aflată la apus de celebrul lăcaș al zeilor, muntele Olimp (2911 m). Actualmente, autostrada Salonic—Atena trece de cealaltă parte a Olimpului (pe la răsărit) pe lîngă malul mării. Aceasta nu era nici măcar în proiect în 1933. Atunci, în 1933, calitatea drumului era jalnică. Șosea îngustă, plină de gropi, șerpuind printre munți de stîncă stearpă de culoare cam între maro și violet. Nici urmă de verdeață, de pă-

duri, de piraie sau măcar de copaci stingheri. Satele erau extraordinar de rare; parcă circula într-un deșert interminabil de stînci. Circulația pe această arteră principală era aproape nulă. Nu era frig deloc, deoarece este vorba de o zonă mult mai la sud de țara noastră. Nu am văzut nici automobile, nici căruțe, pe zeci și zeci de kilometri. Din cînd în cînd cite un mîgăruș cuminte care nu se speria absolut deloc, alături de un om sau o femeie care mergeau pe jos pe lîngă el, căra încetinel în spinare tie doi desagi, fie două legături de vreascuri uscate pentru foc.

Benzină nu se vindea la pompe cu furtun, ci în bidoane de tinichea de 20 l sigilate, ca să nu fie îndoilei asupra cantității și calității. Bineînțeles că astfel, alimentarea (cu pîlnia) se făcea relativ încet.

După plecarea din Atena, toți concurenții care au plecat în R.M.C. din 1933 au fost blocați de niște valuri uriașe de zăpadă între Budapesta și Viena, deci toți am fost excluși din clasament.

În R.M.C. 1934 am participat împreună cu Berlescu, pe un Ford V-8, luînd plecarea de la București și clasîndu-ne pe locul 18, din cauză că mașina era prea grea.

DIN NOU ÎN R.M.C.

Pentru R.M.C. 1935 ne-am înscris cu Mișu Sontag ca titular, deoarece el personal a obținut un Ford V8 nou, cu caroserie deschisă, împrumutat de Societatea Ford-România. Proba finală era tot accelerație + frînaj + maniabilitate, cu „optul” în jurul a doi piloni (la 8 m distanță între ei), pe cheiul de beton al portului Monaco.

Am ales plecarea de la Palermo, deoarece Atena (cu zestre maximă) se arătase prea nesigură. Echipaj: M. Sontag, P. Cristea, Ion Zamfirescu, Gogu Constantinescu. Mașina era bine pregătită: chiulase speciale de compresie ridicată, aduse de la Londra, delco înlocuit cu un magneto Vertex-Scintilla, carburator Weber special, grupul conic cel mai scurt, spre a realiza demaraje optime etc. Mișu a făcut antrenamente repetate la București, la proba de maniabilitate.

În drumul spre punctul de plecare, am parcurs traseul București — Oradea — Budapesta — Viena — Graz — Lubliana — Trieste — Roma — Palermo spre a cunoaște partea pe care nu rulasem niciodată (Trieste — Lubliana — Graz — Viena), unde n-am avut de

notat nimic periculos. Deși eram în luna ianuarie, în toată Italia vremea era superbă. După Napoli, avînd timp disponibil, am refăcut cu băieții minunata „Riviera Amalfitana” (de la Sorrento la Salerno), oprindu-ne puțin la „Conca dei marini”, ca să revăd „Grotta Smeralda”, care este mai stranie decît „Grotta Az-zura”, de sub insula Capri. Această „Grotta Smeralda” este foarte puțin cunoscută de valul turiștilor, deoarece a fost descoperită sute, dacă nu mii de ani după cea de la Capri. Dacă nu mă înșel, prin anul 1929. Eu o mai văzusem în iunie 1934, împreună cu nea Alecu Berlescu, pe drumul de întoarcere după marele ghinion din „Giro d'Italia”. Mai departe, la Battipaglia se despart cele două artere principale ale Calabriei: una care merge prin interiorul peninsulei, trecînd prin Cosenza, capitala Calabriei, unde, în anul 410 e.n., a căzut în luptă Alaric I, cel mai mare conducător al vizigoților (născut la Perice în Delta Dunării!), după ce se făcuse celebru prin devastarea Romei! (Noroc că n-au distrus și Columna lui Traian!).

Cealaltă arteră a Calabriei merge pe lîngă mare, trecînd și prin Amantéa. Azi, toată Calabria, de la Napoli pînă la Reggio, este parcursă de o lungă și rapidă autostradă de vreo 760 km, care e singura din Italia fără taxe!

Atunci, în 1935, noi am preferat drumul de pe lîngă mare, deoarece este mai ferit de o surpriză cu zăpadă. Apropiindu-ne de Paestum, după un urcuș dulce rectiliniu, a cărui pantă scădea, apropiindu-se de orizontală, vedem ridicîndu-se peste linia orizontului încet-încet un enorm și intact templu doric, construit de grecii care locuiau pe acolo acum 2700 de ani. Aveai impresia că răsărea din pămînt.

Datorită traseului cu plecarea din Palermo, pe care o înzăpezire era foarte improbabilă, numărul concurenților cu plecarea de la Palermo a fost foarte mare: 31 de mașini de toate neamurile. Am sosit acolo cu două zile înainte și bineînțeles că am avut cîte ceva de făcut la Ford-Service, unde, ca de obicei, am fost serviți cu căldură.

Într-o dimineață îl las pe Gogu la atelier și plec prin oraș să cumpăr ciocolată. Curînd, am ajuns într-un cartier cu blocuri enorme de locuințe ieftine. Aveau cîte opt nivele și la fiecare etaj se vedeau cîte 10—12 balcoane cu balustrade metalice vopsite în roșu. Aproape la fiecare balcon era cîte o gospodină. Toate, aplecate peste balustrade și parlamentau cu voce tare cu zarzavagiii. Tot timpul gospodinele coborau sau ridicau cîte un coșuleț cu ajutorul unei sfori, tocmindu-se cu cei de jos, uneori strigînd cît le ținea gura. Era o „mă-

căială” așa de asurzitoare, încît unele din ele, răgușite, încercau să se înțeleagă cu cei de pe trotuar mutește, prin semne cu mîinile. Evident, n-am putut să rezist mai mult de o jumătate de oră la acest spectacol super-dinamic! Uneori, cite un coșuleț făcea vreo 4—5 curse în sus și-n jos, pînă ce să coboare cu plata mărfa. Și cînd te gîndești că „țirguiala” asta pe verticală se repeta în fiecare dimineață! Regret că nu mi-a dat prin cap să văd dacă blocurile aveau ascensoare. Dar probabil că cel mai rapid procedeu era tot cel cu coșulețele-n sus și-n jos. Care, desigur, costa mai puțin...

În sfîrșit, s-a dat plecarea în raliu. La Messina toate mașinile s-au îmbarcat pe un feribot enorm, care la alte ore transborda trenuri întregi, cu zeci de vagoane. În timpul traversării strîmtoarii (peste care nici azi nu s-a construit podul proiectat) s-au „încălzit” relațiile între concurenți (peste 100 de persoane) care, deși vorbeau un ghiveci de limbi străine, totuși se înțelegeau, mai mult la glumă decît la tehnică. Un echipaj danez avea tot roadsterul mașinii plin cu fel de fel de sticle cu băuturi tari de tot neamul. De ce? „Păi mașina e deschisă și nouă nu ne place să purtăm haine groase!” Ca dovadă, amîndoi erau în cămașă de vară („la Monte Carlo e cald”) și cu pălării tari de paie (ca a lui Maurice Chevalier) garnisite de jur împrejur pe sub panglica de mătase exterioară (și elastică) cu cîte 2—3 sute de țigarete fine. De ce acolo? „Ca să nu ne pierdem timpul cu căutatul țigărilor!”

Cu toate că-și luaseră aceste măsuri grozave, nu au ajuns la Monte Carlo; ceea ce nu-i deloc surprinzător!

Alt echipaj ciudat era cu un mic DKW de două locuri: un tînar de vreo 18—20 de ani și un bătrîn de vreo 70 de ani; cu un aspect din secolul trecut: barbișon-cioc cărunți, mustăți cu două vîrfuri mari ascuțite îndreptate în sus, ca la fostul Kaiser Wilhelm II, ochelari mici cu ramă metalică foarte subțire, pe cap o drăcie din postav negru cu trei colțuri: unul cobora spre nas și alte două peste urechi!

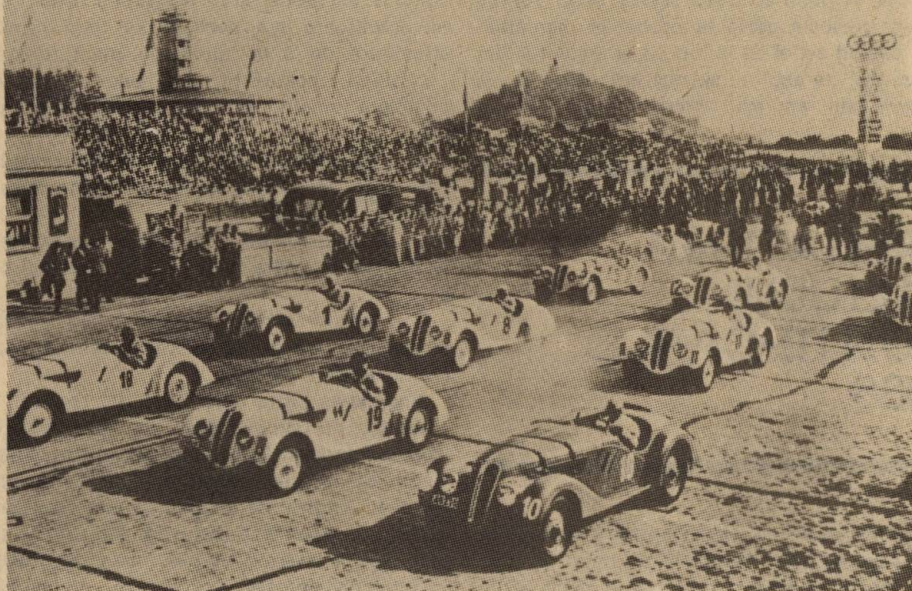
Gogu mă roagă să-l întreb pe tînar de ce a luat la drum un coechipier așa de bătrîn?

— Păi este fostul meu profesor de geografie!

— Ei și! Ce-i cu asta?

— Păi, foarte simplu: ca să-mi arate drumul!!

Dom' profesor, care mă-ndoiesc că știa să conducă, întrucît avea în picioare niște bocanci enormi de alpinism, cu crampoane metalice mari, care duduiau cînd mergea pe puntea metalică a feribotului, ciorapi verzi groși de lînă, răsfrînți sub genunchi, pantaloni bufați albaștri și surtuc negru, strîns cu un nas-



Plecarea în cursa de la Nürburgring 1939; Petre Cristea a obținut un alt succes de răsunet, locul I.

ture, purta la butonieră o rozetă de decorație...

Feribotul încă nu pornise și iată că începe o ploaie foarte slabă și mărunță. Atunci, bătrînul deschide tacticos ușa DKW-ului și scoate de acolo o umbrelă enormă, cam ca a lui „Don Bazilio”, o deschide și-și continuă calm promenade. Dar doi băieți din spatele lui coboară geamurile mașinilor și încep să-l bombardeze cu cîteva coji de mandarine. Dom' profesor face scurt un stînga-mprejur și se apără de proiectile cu marea lui umbrelă-scut. În timp de cîteva minute bombardarea lui „Wilhelm II” a devenit atît de violentă din toate direcțiile, încît bietul om a trebuit să se refugieze în caroseria DKW-ului.

De la Reggio-Calabria am urmat șoseaua de pe lîngă mare. Pela Gioia-Tauro un băiețel de vreo 10 ani, care mîna trei capre în fața noastră, s-a repezit către partea dreaptă a mașinii, căutînd să treacă în stînga caprelor, spre a le îndrepta mai pe dreapta. Sontag a căutat să-l ferească, dar totuși l-a lovit cu ușa din spate-dreapta, fără să-l calce. Probabil că i-a rupt cîteva coaste cu mînerul ușii. L-am ridicat și l-am dus repede la spital. Apoi hai la „Carabinieri”: declarații, proces-verbal etc. Noroc că aveam asigurare pentru daune aduse terților. Căpitanul de jandarmi, după

examinarea și consemnarea asigurării, ne-a spus liniștit: „Puteți continua cursa”!

Pierdusem două ore; însă eram în etapa cea mai lungă din Italia (Reggio-Napoli), așa că eram siguri că vom putea recupera timpul pierdut.

Dar ghinioanele nu se terminaseră.

În puterea nopții, la un viraj brusc la dreapta, la vreo 200 km de Napoli, pe șoseaua aflată la vreo 100 metri deasupra mării, roata stînga spate se smulge din șuruburi și zboară drept în Mediterană!

Evident că n-am căutat-o!

Constatăm imediat că la caderea roții, tamburul de frînă s-a crăpat; deci nu mai puteam avea frînă pe roata stîngă spate. Noroc că în „cutia cu minuni” (sute de șuruburi, piulițe etc.) am găsit un bulon care s-a potrivit perfect în filetul cilindrului receptor stînga spate. Acest bulon salvator era plin, adică nu avea nici un canal pentru lichidul de frînă! Deci, dintr-un șut am suprimat frîna pe roata stîngă spate, fără a fi necesar să mai scoatem tamburul crăpat. Am pus o roată de rezervă și fuga (cu frîna pe trei roți) la Napoli, unde la Ford-Service s-a făcut într-o jumătate de ora tot ce trebuia: tambur nou în locul celui spart, restabilit frîna stînga spate, două roți noi la spate și „valea!” Am ajuns și la Roma în

avans, ca și mai departe, pînă la Monte-Carlo, cu zăpadă măricică pe Lubliana—Graz—Viena. A doua zi, după sosire, Mișu Sontag face o greșeală gravă la proba de maniabilitate, căzînd astfel de la locul I la locul 15! Dar mi-am zis: „la anul nu se mai întîmplă așa!” Și precum știți, am avut dreptate.

PREGĂTIREA RALIULUI MONTE-CARLO 1936

Celebra probă de „demaraj-frenaj-maniabilitate” care se ținea pe cheiul de beton al portului Monaco, avea o importanță decisivă în clasamentul cursei. Această probă finală se compunea din:

a) un demaraj pe circa 200 m;

b) frînare și întoarcere în jurul unui pilon plasat în mijlocul unui pasaj de 10 m lățime, compus din două șiruri de popici. Deci, pentru întoarcere era necesar să treci printr-o strîmtoare de 5 m lățime, în plină frînare;

c) după trecerea pe lîngă pilon, întoarcere completă folosind cel puțin o dată mersul înapoi;

d) urma efectuarea cît mai rapidă a renumitului „opt” în jurul a doi piloni, avînd între ei 12 metri distanță;

e) alt demaraj pe circa 200 m cu oprire și întoarcere cu mers înapoi ca la punctele b și c;

f) al treilea demaraj în sens invers, de data aceasta pe 300 m, cu sosire lansată prin fața cronometrului electric.

Bineînțeles că la raliul 1935 am analizat, ca spectator, cu cea mai mare atenție această dificilă și importantă probă de clasament. Astfel, mi-am dat perfect seama că toți concurenții pierdeau enorm de mult timp cu efectuarea „optului”, deoarece datorită diferențialului, roata de la interiorul curbei (cea dinspre pilon) patina colosal scoțînd fum de cauciuc ars, în timp ce mașina mergea exasperant de încet. Concluzia acestei observații era cît se poate de clară: era imperativă echiparea mași-

TURUL ITALIEI — 1934

În vara anului 1934, s-a organizat pentru prima oară Turul automobilistic al Italiei pe șoselele naționale recent renovate. Cursă de viteză, de 6 000 km (nu raliu!), pe traseul Roma - Messina - Palermo - Gela - Ragusa - Catania - Messina - Bari - Milano - Roma. (A nu se confunda cu „Mille miglia”, care nu avea decît 1 600 km). Acest tur auto al Italiei, care se numea „Coppa d'oro del Littorio”, a atras la Roma, în Piazza Venezia, într-o seară de mai, numărul impozant de 255 de automobile de sport din Italia, Franța, Anglia,

Germania și România, într-o atmosferă de entuziasm specific latin.

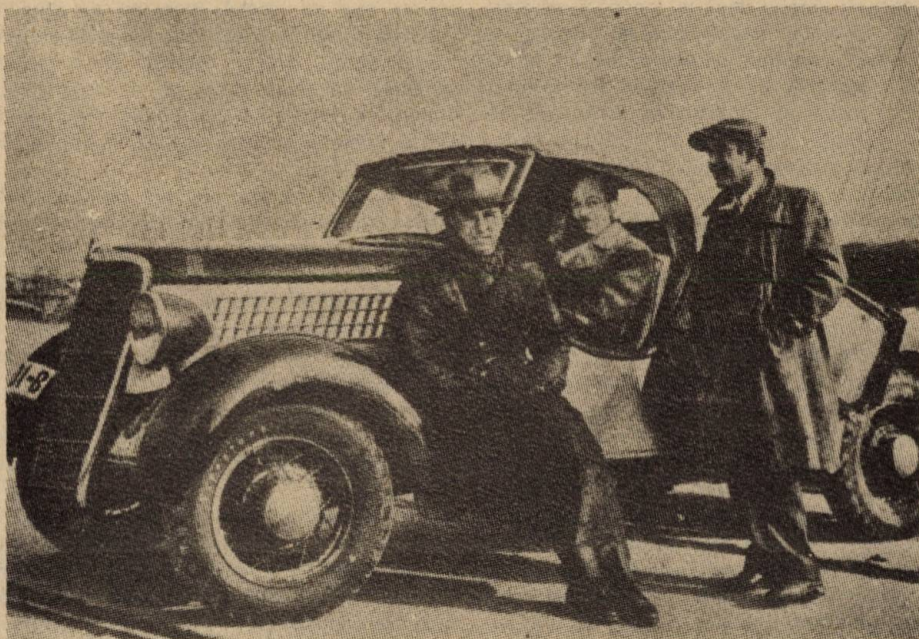
Singurul echipaj român era Alex. Berlescu-Petre Cristea, conducînd un Ford V. 8 cu caroserie specială foarte aerodinamică, construită la uzina de avioane SET din București.

Printre participanți erau înscrise vreo sută de Fiat-uri mici de sport de 1 000 cmc, numite „Balilla”, caroserie deschisă de două locuri, foarte răspîdită în Italia acelor timpuri și chiar în Europa.

Plecările se dădeau la cîte un minut interval, începînd cu mașinile cele mai mici („Balillele”) și terminînd cu cele mai rapide care erau cele trei Alfa Romeo ale celebrei uzine cu acest nume, un Ford V8 condus de Trévoux-Carrière și Ford-ul nostru. Astfel, pe la ora 10 noaptea, am luat și noi pleca-

rea într-o hărmălaie specific italiană, o grindină de „flash-uri”, aplauze, strigăte („Ei, che macchina!”), fel de fel de stegulețe etc. Fiecare mașină era precedată de către o motocicletă rapidă pe străzile Romei, de la plecare pînă la ieșirea pe șoseaua mare către Napoli, care, ca și acum 2000 de ani, se cheamă via Appia. Toate drumurile magistrale care pleacă sau duc la Roma poartă numele ce-l aveau pe vremea lui Traian. De exemplu: Via „Aurelia” vine dinspre Livorno; via „Cassia” de la Bologna -Florența; via „Flaminia” dinspre Ascoli; via „Tiburtina” de la Pescara (Adriatică); via „Casilina” este a doua magistrală către Napoli, mai puțin rapidă decît via Appia. Și mai sînt și altele pe care le-am uitat.

Italia pe atunci nu avea autostrăzile de azi, dar șoselele



Un gest de amicitie după succesul din 1936.

naționale erau excelente, 99% asfaltate și perfect construite.

Dincolo de Napoli, când am început să ne apropiem, noaptea, de drumurile Calabriei cu mii de viraje de tot felul, văzurăm de câteva ori lumini de faruri bălăind în spre șoseaua mare printre tulpinile de porumb! Erau ale unor Balille prea grăbite, care făcuseră o mică „excursie” prin lanurile de porumb. Fără nici o consecință gravă pentru ele, deoarece șanțurile pe-acolo erau indulgente!

La Messina, când am început turul Siciliei, eram pe locul 4, după cele trei Alfa Romeo oficiale. Organizarea cursei era splendidă; toate alimentările cu benzină erau gratuite și se operau cu cea mai mare viteză posibilă. Toate șoselele erau aproape complet libere, având marcaje speciale (albastre) înainte de

oricare viraj necesitând o reducere a vitezei sub 70 km/oră.

Gratuitatea alimentărilor cu benzină a fost ceva unic în istoria sportului automobil, care raportată la 255 de mașini pe 6000 km a costat enorm; mai ales pentru o țară care nu avea nici o producție petroliferă. Probabil că și din acest motiv Mussolini l-a dat afară pe conducătorul Autoclubului, iar Turul Italiei auto nu s-a mai ținut niciodată. (Spre deosebire de turul ciclist, care probabil că n-o să moară niciodată).

La punctul de control de la Palermo ni s-a spus că în acel moment eram în fruntea clasamentului. Mai departe, pe șoseaua din sudul Siciliei, nu ne-a ajuns nimeni. La Gela ne-am alimentat cu benzină fără să apară vreun urmăritor. Se crăpa de ziuă. După 10 km, până de cau-

ciuc. Aveam două roți de rezervă; nu am stat pe loc decât vreo 2-3 minute. Pe când Berlescu pornise în viteză întâi, auzim un claxon din spate, după care ne depășește în viteză Ford-ul V8 roadster al echipajului francez Trévoux -Carrière. Evident, ne-am luat imediat după ei în drum către orașelul Vittoria... Ne apropiam vizibil de mașina francezilor. Șoseaua mergea paralel cu o cale ferată pe direcția apus-răsărit, începând a face un urcuș drept, prelung, foarte slab. Urma vreo sută de metri neasfaltată cu o trecere la nivel nesemnălizată, cu viraj stînga brusc la 90° - trecerea căii ferate tot pe zona neasfaltată cu praf mult - urmat de un cot la dreapta tot la 90°, spre a continua mersul paralel cu calea ferată. Această cale ferată era flancată, pe ambele părți, cu un zid de piatră de vreo 80

nii cu un diferențial blocabil. Însă așa ceva nu se găsea în comerț decât la o mică firmă americană. Și chiar dacă-l puteam obține, nu aveam nici o garanție că dispozitivul de blocaj (prin crabotare) ar fi rezistat la eforturile enorme provocate pe betonul „cauciucat” de roțile mașinilor care patinau violent în timpul parcurgerii virajelor „optului”! (acolo, betonul nu mai era cenușiu, ci negru). Deci, în mod logic, cea mai sigură soluție rămânea încercarea de a face tot raliul fără diferențial!

M-am sfătuit cu bunul meu prieten Ionel Zamfirescu, care s-a declarat de acord cu această treabă destul de riscantă. Aplicând 16 puncte zdrene de sudură electrică între dinții de angrenare a pinioanelor planetare cu sateliții respectivi, un diferențial de serie s-a transformat definitiv într-o axă rigidă între cele două roți din spate. De altfel, această ispravă nu era chiar prea „trăsnită”, întrucât a existat un model Peugeot (670 cmc) numit „Quadrilette”, produs prin 1923, care nu avea diferențial! Această mașinuță de serie avea ecartamentul roților spate mult mai mic decât al celor din față. Desigur că uza mai mult anvelopele posterioare. Având promisiunea amicului Nicu Ruleta, subdirector comercial la „Ford-România”, că vom avea un șasiu Ford

V8 nou ca să ni-l pregătim pentru raliul 1936 ne-am pus pe treabă, începând cu sfârșitul!

Adică cum? Începând cu o serie de antrenamente pentru proba „optului” pe o distanță asfaltată de lângă Arcul de Triumf. De ce? Pentru că trebuia să știm precis cum stăm cu proba finală și decisivă, înainte de venirea iernii!

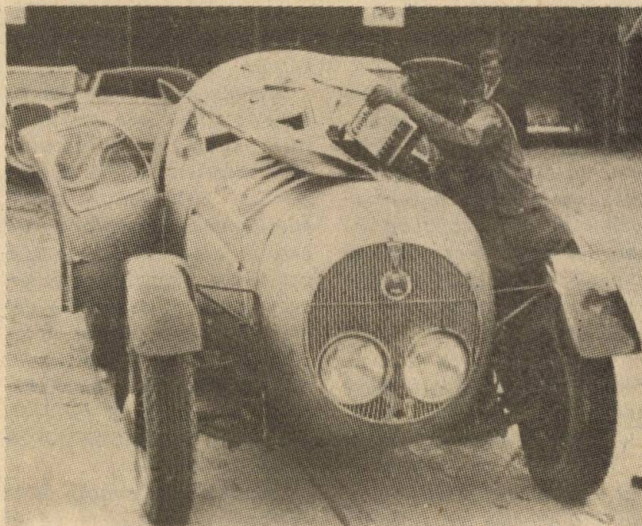
Cu Ford-ul V8 cu care am câștigat Marele Premiu al Brașovului 1935, la care am blocat diferențialul, așa cum am scris mai sus, am făcut în fiecare dimineață la crăpatul zorilor, în luna octombrie 1935, în total vreo 400 de încercări cronometrate manual, constatând cu bucurie că realizăm permanent timpi mult mai buni decât câștigătorul RMC 1935.

Într-o zi, la aceste probe, Ionel a reușit să mă bată cu o cincime de secundă! Așa că vedeți dumneavoastră ce fel de coechipier mi-am ales!

Tot la aceste probe ne-am dat seama că este necesar să blocăm butonul opritor al levierului frinei de mână (pe roțile spate) în poziție apăsată. De ce? Pentru că noi efectuam cele două întoarceri în cele două coridoare de popoci astfel:

a) frinare maximă pe patru roți pînă la vreo 12 m de pylonul din mijlocul culoarului;

cm înălțime, cam așa cum era la noi pe linia Comarnic-Posada. Eram la vreo 10-20 m în spatele francezilor, fără să bănuim că vom intra în praf tocmai într-un pasaj al căii ferate cu două cotituri la 90°! Așa că brusc ne-am pomenit într-un nor de praf și exact în aceeași clipă, **drept în ochii noștri a apărut soarele** care tocmai se ridica din orizont! Norul de pulbere lovit de razele soarelui din sensul opus, înseamnă orbire completă. Nea Alecu observase că franțuzii cotiseră la stînga, așa că a virat și el, dar insuficient. Deci am traversat șinele prea oblic, proptind botul mașinii în capătul zidului de piatră de dincolo de calea ferată, capăt care, la fel cu celelalte trei, era consolidat cu o bucată zdravănă de sină înfiptă în pămînt (mai bine zis în stînga de sub pămînt). (vezi fig.). Lovitura a fost



Ford-ul cu care Al. Berlescu și Petre Cristea au mers în Turul Italiei.

destul de puternică, dovadă că amîndoi am fost repeziți brusc înainte: nea Alecu cu capul în mijlocul volanului, în care și-a rupt trei dinți; eu proiectat în parbriz pe care l-am spart cu capul (nu era securit); dar n-am reușit să ies prin el afară, deoarece m-am proptit cu umerii în

b) eliberarea pedalei, un foarte mic bracăș și tras o clipă frâna de mână, spre a provoca un derapaj de 140°—160°;

c) trecerea pe lângă pilonul din mijlocul coridorului mergând aproape cu spatele înainte! (adică mai mult decât curmeziș!);

d) după ce mașina s-a oprit dincolo de pilon, angajam mersul înapoi pe circa juma' de metru, nu pentru că era necesar, ci pentru a îndeplini ceea ce zicea regulamentul cursei. Bineînțeles că nu era tocmai ușor să reușești a trece cu mașina pieziș în derapaj printr-un spațiu de 5 m lărgime (între pilon și popici). Atingerea unui popic sau a pilonului te retrograda cu cel puțin 10 locuri în clasamentul general.

Evident că pentru viteza acestor manevrări era necesar ca maneta de frână să nu se poată bloca în nici un caz! De aceea am fixat butonul în poziția „apăsât”.

După ce am primit șasiul nou Ford V8-1935, am început, într-o încăpere secretă a atelierelor Ford-România pregătirile tehnice, care, pe scurt, au fost următoarele:

1. Golirea completă a ramei șasiului;

2. Rigidizarea ramei sudind în față și în spate câte o țevă de oțel transversală de 80 mm diametru;

3. Rodaj motor mergind pe loc 20 ore;

4. Montat chiulase speciale cu raport de compresie ridicat aduse de la Londra;

5. Înlocuind delco-ul original cu un magnet special „Vertex-Scintilla”, care dădea scintile mult mai puternice;

6. Carburatorul original Ford înlocuit cu un Weber special dublu-corp;

7. Amortizoarele de serie Ford înlocuite cu cele de Lincoln mult mai mari (tip Houdaille) și montate invers: cel din dreapta în stînga și viceversa. Astfel, ele se opuneau mult mai tare la apropierea osiilor de șasiu. Deci, ne puteam permite mersul rapid pe șosele pline de gropi, fără ca axele să se poată lovi de șasiu. Bineînțeles confortul nostru era mai redus, dar în schimb puteam goni ca disperării pe drumurile groaznice din țările balcanice de pe acea vreme;

8. Făcut o caroserie ultrașoară (gen roadster), cu material de aviație. Trei locuri, din care cel de la mijloc cu 30 cm mai înapoi, spre a nu-l stînjeni pe cel de la volan. Locul din dreapta cu spătarul rabatabil în interiorul roadsterului, pentru ca pilotul de schimb să se poată odihni în mers;

9. De la caroseria Ford originală am folosit: cele patru aripi, masca radiatorului, capota

marginile geamului și apoi, căzînd înapoi pe pernă, mi-am tăiat a doua oară fața și chelia ca un castravete! Din fericire, bariera de cale ferată nu era lăsată; însă erau pe acolo cantonierul cu familia lui și cîțiva spectatori.

Îmi amintesc perfect că am deschis ușa din dreapta, l-am văzut pe cantonier venind fuga spre mine, și în acel moment mi-am pierdut cunoștința și am căzut în brațele lui. M-am trezit peste nu știu cît timp, întins pe spate, pe o lavă, în căsuța cantonierului. Imediat am simțit un miros puternic de vin. Am dus mîna sub cap și m-am lămurit de unde venea mirosul: cantonierul, văzînd că pierd mult sînge, mi-a așezat sub cap o felie enormă de pîine îmbibată cu vin roșu. Apoi a telefonat după salvare în orașul Vittoria, la 22 km.

Nea Alecu și-a luat dinții în

buzunar și apoi, după ce a dat mașina la o parte de pe calea ferată, cu ajutorul binevoitorilor, a început să o meșterească: avea o lovitură pur frontală puternică, în special din cauza șinei verticale, care nu s-a deplasat decât cu 1-2 mm! Radiatorul era rupt în două și altele mai mărunte. Noroc că organizația Ford-Service, întinsă pe tot Globul, avea un atelier și în orașul Vittoria, un oraș cu 50 000 locuitori.

Este indiscutabil că oricine ar fi fost la volan, accidentul ar fi avut exact aceeași desfășurare.

Ați văzut, deci, cum o nenorocită de pană de cauciuc, plasată tocmai înainte de locul cel mai periculos, la ora cea mai critică, ne-a făcut să pierdem una dintre cele mai mari și mai frumoase curse de automobile din Europa, deoarece trecusem cu splen-

did succes partea cea mai dificilă pentru noi, cu drumurile cele mai întortocheate, înguste și periculoase. Pe celelalte etape, cu drumuri mult mai rapide, mașina noastră aerodinamică era foarte avantajată. Dar soarta noastră nu a vrut! Tot e bine că nu ne-am pierdut zilele. Era foarte posibil.

După aproape o oră venit și ambulanța (cam târziu) care m-a dus la spitalul din Vittoria, unde am fost pus imediat pe masa de operație, fără anestezie, deoarece nu aveam nici o fractură și pierdusem foarte mult sînge. Am fost dichisit de un chirurg profesor universitar, venit în timpător de la Roma.

Îmi amintesc că la fiecare împunsătură „pe viu” vedeam stele verzi și-mi pierdeam din nou cunoștința. A doua zi, după operație, doctorul mi-a spus că dacă salvarea mai în-

motorului, torpedo-ul și parbrizul;

10. Farurile: unul a rămas în poziție originală (cu bec galben). Al doilea, tot cu bec galben. I-am mutat cât mai jos, pentru ceață. De ce așa? Lupta contra greutății.

S-ar putea zice că era excesiv.

Dar cînd ne gîndim că am cîștigat Rallye-ul numai cu patru zecimi de secundă față de următorul clasat devine clar că am făcut bine luptîndu-mă în mod feroce în contra greutății. De exemplu, chiar cele trei scaune pe care le avea mașina erau făcute numai din spumă de cauciuc, fără nici un arculeț metalic. Ramele erau făcute din țevă subțire de aluminiu. Iar „ușile” mașinii erau două foi mari de celoid, înconjurate de un lung „fermoar-éclair”! Am zis: nu vreau balamale, nu vreau broască, nu vreau nici un element metalic la ușile mașinii. Contra frigului aveam un calorifer original Ford foarte eficient.

O astfel de „ușă sui-generis” larg deschisă se vede în fotografia mașinii victorioase, în partea dreaptă, în spatele mecanicului Gogu Constantinescu.

Fapt este că nu cred că se putea realiza o mașină mai ușoară nici măcar cu un kilogram! În același timp, datorită rigidizării șasiului și amortizoarelor enorme, aveam și o excepțională ținută de drum (care n-a fost niciodată o

calitate faimoasă a mașinilor americane)! Luce bine știut de toți specialiștii!

Îmi amintesc că la Monte-Carlo, după victorie, reportajul apărut în ziarul de foarte mare tiraj „L'intransigeant”, era intitulat pe prima pagină „Quand le roi des dérapages fait des acrobaties au sol” („Cînd regele derapajelor face acrobații la sol”).

De asemenea, după împărțirea premiilor, un excelent pilot francez, René Carrière, concurent în multe raliuri, un băiat foarte simpatic, ne-a rugat să-i dăm voie să facă vreo 20 km cu Ford-ul nostru. I-am răspuns: „Poți face și o sută, dacă vrei”. A plecat în proba pe șoseaua numită „La moyenne Corniche” (respectiv cornișa mijlocie), plină de viraje de tot felul. Cînd s-a întors ne-a declarat foarte încîntat: „sincerele mele felicitări; nu mi-am imaginat niciodată că o mașină americană poate avea o ținută de drum atît de extraordinară!” Așa că vedeți dv., mașina noastră a fost foarte bine „gîndită” conform scopului urmărit.

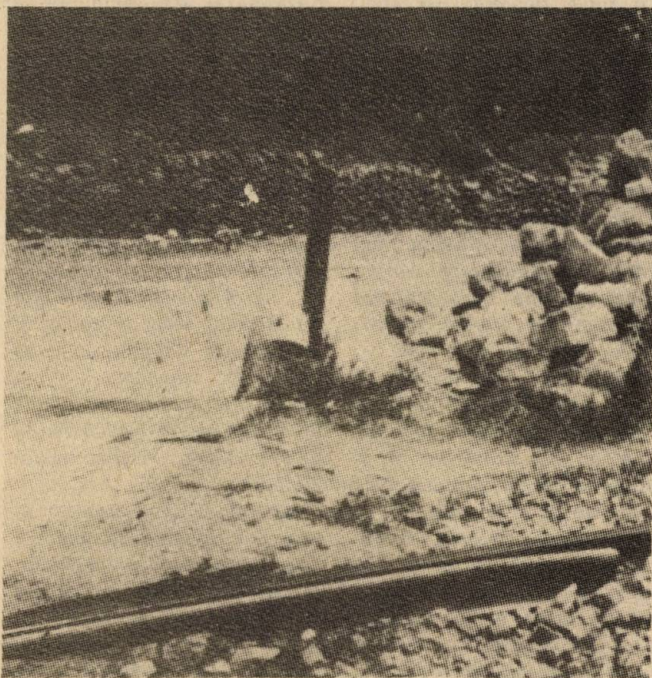
Ne-am înscris în raliul 1936 cu plecarea de la Atena, din patru motive:

- a) regulamentul alocase acestui traseu (cel mai dificil) cea mai mare zestre de puncte;
- b) partea cea mai grea, adică Atena—Salonic—Sofia—Belgrad—Szeged, o cunoșteam

tîrzia o jumătate de oră, aș fi murit prin pierdere de sînge. De asemenea, că oasele craniului mi erau zgîriate de așchiile parbrizului, dar că n-o să am nici o urmă gravă, dacă voi sta vreo 8 zile în spital, mîncînd zilnic mult ficat și carne în sînge, plus cîte 1 kg de vin roșu nemaipomenit de bun de Marsala! Ceea ce nu m-a deranjat deloc! Totuși, operația nu a fost prea artistică, deoarece i se mai văd și azi urmele în... scăfirile.

În timp ce eu mă dregeam cu ficat și cu Marsala, nea Alecu a readus mașina în stare de funcționare la Ford-Service. Și astfel, după zece zile, am plecat spre casă, triști că am pierdut o cursă mare dar și mulțumiți că nu s-a terminat mai rău.

Ajunși la București, am povestit prietenilor ce ocazie colosală am pierdut...



Bara de fier care i-a „privat” de un succes de răsunset în Turul Italiei.

destul de bine din raliurile precedente;

c) starea șoselelor balcanice se ameliorase în oarecare măsură;

d) un specialist în prevederi meteo ne spusese că iarnă 1935—1936 se anunța relativ ușoară. Și nu a greșit, ca alții!

Astfel stînd lucrurile, la 10 ianuarie 1936 ne-am imbarcat de la Constanța, cu mașina împreună, pe eleganta motonavă românească „Dacia”, cu destinația Istanbul—Atena.

Ca mecanic îl aveam pe Gogu Constantinescu, un om excepțional de descurcăreț, cu care nu puteai rămîne în drum niciodată.

Plecarea de la Atena s-a dat dintr-un stadion antic, într-o splendidă zi însorită. Prima etapă, Atena—Salonic 644 km de șosele 100% neasfaltate și cu destule gropi și gropițe de toate calibrele, trecînd pe la vest de celebrul munte Olimp, respectiv peste trecătoarea „Castagná” (1360 m altitudine), am parcurs-o într-un timp record pentru automobilismul elen. Astfel, la sosirea la Salonic am avut un avans de vreo 5 ore în care timp ne-am ocupat de alimentarea mașinii și a noastră, putînd să ne odihnim.

În continuare, Sofia—Belgrad—Budapesta s-a parcurs normal pe vreme bună și cu avansuri de 2—3 ore la fiecare control. Pe acea vreme, sosirea cu avans important nu era penalizată de regulament.

Conducerea mașinii fără diferențial necesita un efort relativ mare la volan, în special la virajele pe asfalt curat. Evident, pneurile din spate s-au uzat cam de două ori mai mult decît la o mașină cu diferențial normal, dar după 4 000 km totul era în ordine. Comportarea periculoasă și chiar înfricoșătoare pentru pasageri apărea pe drumurile alunecoase (zăpadă bătută și polei), la care Ionel și Gogu căscau ochii cît cepele! Uneori nu se puteau stăpîni, rugîndu-mă s-o las mai moale. Pe atunci, în toată Europa nu exista decît o singură autostradă: Salzburg—München circa 140 km.

Însă jalea cea mai mare a survenit tocmai unde nu ne mai așteptam: pe etapa Lyon—Monte-Carlo!

De ce? Acum vreo 60 de ani, aproape toate șoselele naționale franceze, totdeauna foarte bune, erau acoperite cu un fel de bitum special. Din cînd în cînd se efectua cite o rebituminare, urmată de împrăștierea cu „criblură” (pietriș spart foarte mărunț).

Întîmplarea a făcut ca tocmai după ce serviciile drumurilor stropiseră cu mult bitum șoseaua Lyon—Avignon, să se pornească o ploaie torențială, adică înainte de a se împrăști criblura. Și iată că bitumul de pe acea vreme, amestecat cu apa de ploaie, transformase șoseaua într-un patinoar îngrozitor și

neașteptat. Sute de mașini particulare, ca și unele ale concurenților din raliu, erau semănate prin șanțuri. Ba chiar s-au înregistrat și două cazuri mortale.

Eu, cu mașina fără diferențial, mergeam ca pe gheață, cu inima cît un purice. În sfîrșit, am ajuns cu bine la Monte-Carlo, fără nici o penalizare pe parcurs, adică cu zestrea întreagă, ca și alți 15 concurenți, dar numai vreo 6 dintre cei plecați de la Atena. Printre aceștia se număra și americanul Laury Scheel cu un Delahaye pregătit special de uzina respectivă și avînd un motor cu putere mult mai mare decît a noastră.

A doua zi, în fața unor tribune pline cu public și ziariști din toate țările, a avut loc, pe cheiul portului, celebra probă de clasament cu „optul” blestemat pentru toți, dar salvator pentru noi. (eram singurii echipați fără diferențial).

Fiecare mașină avea dreptul la două încercări: una dimineața și a doua după-amiază.

Noi stabilisem ca la proba de dimineață să conduc eu, iar după-amiază Ionel.

În acea dimineață, pentru prima și ultima oară în viața mea am suferit de un „lapsus” îngrozitor și inexplicabil: pur și simplu am omis să execut „optul”!!! Difuzorul a anunțat rezultatul probelor de dimineață: cel mai bun timp Laury Scheel! Toată lumea era convinsă că el va fi cîștigătorul raliului 1936. Unii prieteni și ziariști s-au și grăbit să-l felicite. El, însă, a refuzat felicitările, spunînd „să vedem ce se întîmplă după-amiază”. Probabil că avea o presimțire sumbră.

Ionel era fîrt ca și mine, însă era convins că nu puteam să fi comis voluntar o asemenea catastrofă. De aceea, într-un gest de splendidă prietenie mi-a spus: „tot tu vei conduce și la proba de după-amiază”.

La care n-am mai greșit deloc și am realizat cel mai bun timp al zilei, respectiv cu 0,4 secunde mai scurt decît cel al lui Laury Scheel!

Cîștigasem Raliul Monte-Carlo 1936!

Iar împărțirea premiilor a avut loc în ziua de 31 ianuarie, adică atunci cînd subsemnatul împlinea 27 de ani!

Ca să mai zici că astrologii nu au dreptate!

Este interesant de amintit că cel mai bun timp la acea probă nu a fost al meu, ci al lui nea Alecu Berlescu (pe un alt Ford V8). Însă a fost penalizat cu 10 puncte, deoarece, după trecerea în spatele pilonilor pentru întoarcere, nu efectuase un mers înapoi real (adică prin angajarea manetei de viteze în această poziție). El rulase cite 1—2 metri înapoi, însă numai ca fază finală a derapajului de 180°. Organizatorii s-au gîndit la această eventualitate și plasaseră în spatele fiecărui pilon cite doi



Petre Cristea în spatele soției, la întrunirea ce a avut loc la Clubul Român după victoria în R.M.C. 1936.

comisari tehnici pricepuți, care au observat că nu a executat un mers înapoi prin manevrarea cutiei de viteze, ci numai prin inerție.

Astfel, deși nea Alecu a fost înscris pe primul loc al listei timpilor realizați la proba finală, la clasamentul oficial al raliului el se găsea dincolo de locul 20.

Desigur că în comentariile presei sportive, printre altele s-au susținut cu drept cuvânt că nu este logic ca după o cursă de 4 000 km, zi și noapte pe șoselele Europei înghețate, să cîștigi locul întâi prin o diferență de patru zeci de secundă într-o probă de accelerație-frenaj-maniabilitate, pe un chei garnisit cu tribune. Critica pare justă, dar a propus cineva altă formulă mai bună?

S-au organizat după aceasta raliuri mult mai complicate cu zeci de „probe speciale”, fiind toate niște pure curse de coastă, la care contează în special puterea motorului.

Așa s-a ajuns ca RMC 1986 să fie cîștigat de o mașină ultraspecială, pregătită de o mare uzină și avînd un „motoras” de vreo 400 de cai!

În consecință, în toate raliurile moderne nu pot avea șanse de succes decît piloții de fabrică, conducînd mașini extra-extra-gîdilate la

superlativ de către uzinele respective și costînd fiecare sume fabuloase. În concluzie, piloții amatori entuziaști au mai puține șanse de succes.

Ca să revenim la reușita noastră în proba finală, îmi amintesc că cronometrările parțiale făcute de diverși ziariști sportivi au arătat, așa cum mă așteptam, că la cele trei demaraje în linie dreaptă Laury Scheel a fost mult mai rapid decît mine (motor mai puternic), însă că la parcurgerea „optului” eu am cîștigat mai mult decît pierdusem la suma demarajelor. După care numeroși „experti” au publicat fel de fel de presupuse explicații asupra faptului nemai-pomenit că o mașină americană de serie (Ford-ul nostru), „pigulită” de doi amatori români necunoscuți în Occident, a putut învinge pe toate cele pregătite special de marile uzine europene. Unii scriau ca aveam frîne separate pe roțile din dreapta sau pe cele din stînga, alții că aveam o corelație secretă între direcții și frîne etc.

Dar nimeni nu și-a dat seama că am parcurs 4 000 de kilometri grei fără diferențial. La revizia tehnică a mașinilor făcută după proba finală s-a putut constata că nu aveam nici un mecanism de comandă a blocării sau liberării diferențialului.

Noi doi, bineînțeles, nu am dat nici o explicație numeroaselor întrebări ce ni s-au pus asupra pregătirii tehnice a mașinii; evident, afară de cele ce se vedeau foarte ușor (chiula-sele speciale, magnetou Vertex Scintilla, carburator Weber, caroserie ultraușoară, calorifer bun etc.).

Privitor la autonomia de mers, trebuie să spun că aveam două rezervoare de benzină: unul de 200 litri, plasat după coada roadsterului pe un fel de portbagaj, și cel original al mașinii (de 53 litri), fixat normal (sub cel mare), însă având în el benzină specială adusă de la Ploiești. Înainte de a ajunge la Monte-Carlo, mai exact la Ford-Service de la Nisa, am lăsat în custodie rezorvorul mare și am trecut alimentarea pe cel mic, pentru ca la proba finală, mașina să aibă cea mai mică greutate realizabilă, precum și cel mai bun și sigur carburant, (noroc că regulamentul nu prevedea ca la punctele de plecare în raliu să se sigileze și rezervoarele de benzină!).

A doua zi, după dineul de gală cu care se termină totdeauna Rallye-ul Monte-Carlo, am plecat la Paris, unde am stat „cîteva” zile, după care am pornit-o spre casă. La 23 februarie eram la București, iar a doua zi, la prînz, s-a născut unicul meu copil, o fetiță drăguță.

În seara acelei zile, la o cafea împreună cu redactorul șef al revistei „Motor” și cu sora lui, le spun printre altele:

— Azi soția mea a născut o fetiță și încă nu știm ce nume să-i dăm.

La care sora ziaristului intervine imediat.

— Mă mir că mai stați pe gînduri. Este clar că trebuie s-o botezați „Gloria”, deoarece a venit pe lume odată cu gloria sportivă cu care te-ai întors de la Monte-Carlo.

M-am conformat acestui sfat...

Rallye-ul Monte-Carlo 1937 prevedea același punctaj maxim pentru șapte orașe de plecare, printre care erau Atena și Palermo.

Am ales Palermo, cu alt Ford V8 și coechipier Carlo Cielo. Ionel s-a înscris cu un Hotchkiss, împreună cu Jean Trévoux (cel cu povestea din Sudul Siciliei).

Proba finală nu mai conținea „optul”. Era compus din următoarele:

— demaraj pe 200 m cu oprire „călare” pe o linie transversală (destul de greu realizabil exact);

— redemaraj tot înainte pe 100 m cu sosirea lansată.

Folosind roți duble la spate, am realizat cel mai bun timp, deci ne-am grăbit să ne spunem că am cîștigat cursa al doilea an consecutiv.

Dar am fost penalizați cu 10 puncte din cauză că aripile din spate nu corespundeau

perfect regulamentului. În consecință, am zburat de la locul 1 la locul 7 al clasamentului general.

În primăvara 1937, împreună cu Ionel, luînd plecarea de la Brașov, am cîștigat primul raliu interbalcanic cu sosirea la Atena.

Firma Ford n-a uitat de isprava noastră, de succesul ce l-am adus mărcii Ford prin victoria în cea mai grea și renumită competiție automobilistică — Raliul Monte Carlo din 1936.

Cu prilejul împlinirii a 40 de ani și apoi a 50 de ani de la această victorie, atît eu cît și Ionel Zamfirescu am primit invitația de a participa la festivitățile aniversare ce au avut loc la Monte Carlo, tot în luna ianuarie, în anii 1976 și 1986. Amănunte despre ultima noastră participare, despre entuziasmul cu care am fost primiți de publicul prezent la RMC din 1986, le-am publicat în Almanahul Auto '87.

PRIMELE CURSE ÎN ȚARĂ

După mulți ani de inactivitate sportivă, fostul A.C.R. a fost „trezit din somn” de către „Motoclubul Brașov” condus de marele sprijinitor al sporturilor cu motor, ing. Vincențiu Closs, ajutat de o mină de entuziaști ca Jean Calcianu, Petre Carp, Nicu Florescu și alții, în majoritate de la fabrica de avioane I.A.R. Și astfel, la 1 septembrie 1935, Motoclubul Brașov a realizat primul Mare premiu auto al României, în orașul Brașov, pe un circuit stradal în jurul vechii promenade, comportînd un ac de pâr la dreapta, un viraj de 130° stînga și trei viraje de 90° dreapta, măsurînd 1300 m pe tur. Am participat cu un Ford V-8 al vechiului meu prieten Ionel Zamfirescu, la care am înlocuit caroseria de serie cu una ultra-ușoară, un roadster de lemn, acoperit cu mușama bleumarin.

Marele Premiu al Brașovului a fost prima mea cursă de viteză pe circuit închis și prima victorie într-un concurs de anvergură din țară. Încă de la antrenamentele făcute în zilele precedente, am fost fermecat de frumusețea întrecerilor de acest fel. Ele sînt foarte răspîndite pe tot Globul, unele din ele ținîndu-se de peste 80 de ani. Explicația succesului lor vine în special de la faptul că se pot disputa în fața a zeci sau chiar sute de mii de spectatori stînd pe scaun în tribune enorme. Astfel se pot rea-

liza încasări importante, deci amortizarea cheltuielilor, premii atractive, concurenți din multe țări, bătălii pline de episoade fascinante, dispută tehnică la cel mai înalt nivel între mari uzine producătoare de automobile, motoare de elită, pneuri speciale, bujii, uleiuri, roți, frâne etc. etc.

Solicitarea mașinilor și piloților este extremă, uneori dincolo de extremă, ceea ce duce destul de des la rămânerea pe dreapta, dacă nu chiar „aterizarea în decor"! Pe circuitele moderne bine amenajate, „ieșirile în decor" sînt perfect amortizate prin garduri mari din plase de sîrmă împletită, bine fixate în zonele „probabile"; astfel, cei care ies din circuit sînt opriți, în mod amortizat, fără nici o rană.

Pe toate circuitele moderne cronometrările se fac la miime (1/1000) de secundă, folosind instalații electronice speciale.

Paralel cu solicitarea materialelor, trebuie să funcționeze perfect și fără cea mai mică pauză întregul mecanism fiziologic al celui ce ține volanul în mîini, ochii înainte și înapoi (prin oglinda retrovizoare), picioarele pe pedale și „fundul" (ceea ce nu știe aproape nimeni) jucînd un rol capital: elementul cel mai sigur și cel mai sensibil la cele mai invizibile deviații ale mașinii de la traiectoria ideală. Într-un interviu cu marele ziarist și tehnician francez Charles Faroux, la afirmația mea că „vîrfurile" artei de a conduce în curse constă în a anticipa cît mai devreme începutul derivei, adică a foarte slabei devieri de la traiectorie care se produce înainte de a începe derapajul, deviere care nu se observă nici cu ochii și încă mai puțin cu auzul. Deriva nu face nici un zgomot!

— Atunci cu ce o simți că apare, domnule Cristea?

— Avec le derrière, cher Monsieur! (Cu fundul, dragă domnule!) la care el a început să ridă zicînd: „Am impresia că ai dreptate. Ceva asemănător mi-a declarat și Tazio Nuvolari".

Mulți ani după aceasta, în 1969, la aniversarea a 30 de ani de la victoria mea pe Nurburgring din 1939, într-o plăcută convorbire avută acolo, lîngă cabina de cronometraj, cu celebrul Juan Manuel Fangio, am putut constata cu plăcere că și el era exact de aceeași părere cu mine, în ceea ce privește cea mai „valoroasă parte" a corpului uman pentru detectarea imediată a celei mai mici derive.

Cu același Ford V-8 am participat, în toamna 1935, la cea mai frumoasă cursă de coastă din lume, care a fost cea de pe Dealul Feleacului, de la ieșirea din Cluj către București, pînă la intrarea în satul Feleac. Cursa era organizată, după un lung „relâche", de către filiala A.C.R. Cluj, unde a existat totdeauna o mină de oameni mult mai entuziaști și mai

activi decît cei de la București. Mi-l amintesc cu plăcere pe simpaticul doctor Hîngănuț. Calificarea de „cea mai frumoasă cursă de coastă din lume" nu am dat-o eu, ci renumitul as austriac Hans Stuck, care în 1920—1940, a fost cel mai mare specialist al curselor de coastă.

De ce i-a dat Feleacului această calitate? Pentru că aproape toate cursele de coastă din lume sînt compuse dintr-o serie de „serpentine", cu aproape toate virajele în „ac de păr", care, precum se știe, nu se pot „negocia" decît cu viteză ridicol de mică: 30—40 km/oră. Feleacul nu are nici un „ac de păr" propriu-zis; nici un viraj la care să fii nevoit a reduce viteza sub 60 km/oră; în schimb, are și viraje ce se pot lua dacă poți cu 200 km/oră! Șoseaua de 7000 m este magnifică, perfectă, largă de 12 m și fără pante excesive. Recordul ei îl deține Stuck, care cu Auto-Unionul lui (16 cilindri, 6000 cmc, 600 CP) a parcurs coasta în 1938, cu viteza medie de **142 km/oră!** Nici o coastă din lume nu permite o astfel de viteză medie. Astăzi, din păcate, Feleacul nu se mai poate alerga, deoarece o șosea magistrală internațională nu se poate bloca o jumătate de zi.

Altă calitate unică a Feleacului era faptul că din tribuna de lîngă linia de sosire din vîrfurile dealului, puteai vedea **pe 90% din traseu** fiecare concurent în cursa sa (bineînțeles, folosind un binoclu bun). Așa ceva nu este posibil la nici o cursă de coastă de pe Glob.

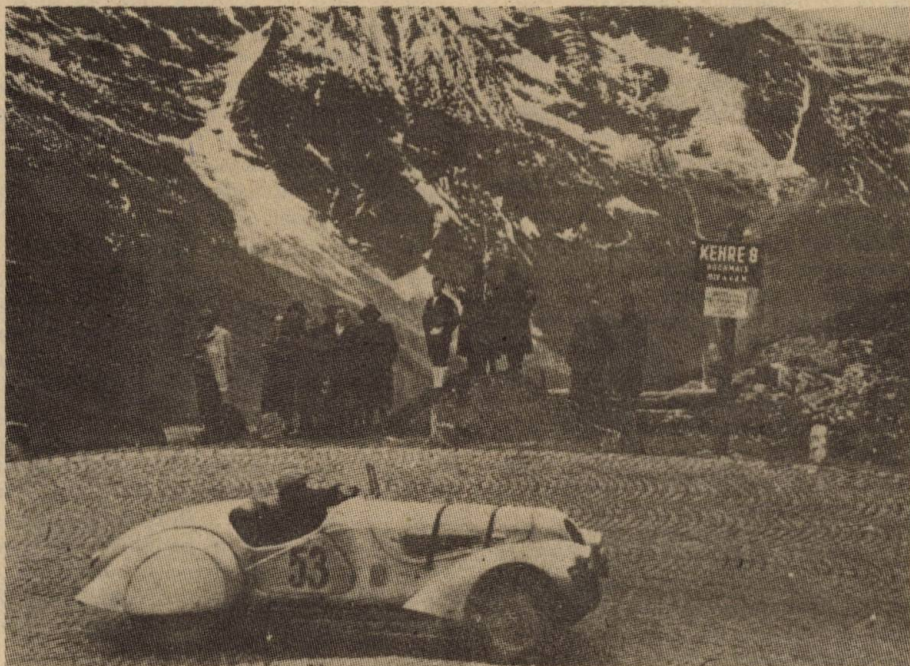
În 1935, Struck n-a venit la Feleac; eu cu Ford-ul am cîștigat primul loc la categoria sport. La categoria „curse" nu mă puteam bate cu mașinile avînd peste 200 cai putere ca Duesenberg-ul lui Jean Calcianu și Maserati-ul lui Iorgu Ghika.

Într-un alt interviu, cu un bun prieten ziarist român, am declarat, printre altele, următoarele:

— Niciodată nu mi-a plăcut snobismul și de aceea nu am adoptat vreodată „fasoane" de vedetă. În aceste motive n-am alergat niciodată îmbrăcat în salopetă și caschetă albă de mare campion. Totdeauna am avut pe cap fie o șapcă simplă, uneori întoarsă cu cozorocul la ceafă, fie un beret basc bleumarin obișnuit. Ba, uneori, chiar o pălărioară tiroleză cu bot foarte mic, spre bucuria sașilor din Ardeal!

— Toate bune și frumoase, dar nu găsești că exagerezi construindu-ți o caroserie fără nici un fel de aparat la tabloul de bord?

— Motivele sînt clare. Eu n-am nevoie de turometru, pentru că am ureche „muzicală". Niciodată n-am supraturat motorul; n-am topit nici un lagăr, n-am rupt nici o supapă, tacher,



P. Cristea pe unul din virajele cursei de coastă ce a avut loc în Austria, la Gross-Glockner, în 1938.

culbutor, piston sau bielă. La splendida coastă de la Turbie, de lângă Nisa (1939), unde am alergat cu BMW-ul care avea și tuometru și kilometraj din fabrică, un concurent neamț naiv, mă întreabă: „cu ce viteză intri în virajul de la km 8?” I-am răspuns că habar n-am. Cînd intru într-un viraj n-am timp nici o fărîmă de secundă să mă uit la ceva de la tabloul de bord. Totdeauna după 2—3 antrenamente am apreciat just, la limită, viteza maximă permisă de fiecare viraj. Bineînțeles, fără să pot preciza exact „cu ce viteză” intram în cutare sau cutare viraj.

— Alte motive care ar mai fi?

— Cel mai prețios, pentru care m-am luptat totdeauna: economia de greutate și de complicații. Toate aparatele de bord împreună cu toate comenzile lor (țevi, cabluri, racorduri, șuruburi etc.) cîntăresc cîteva kilograme. Dacă pot alerga perfect fără ele, de ce să le car cu mine?

— Nebun ești, măi băiete!

— Nu prea. Am dovedit-o.

— Păi, dacă rămîneau odată fără presiune de ulei?

— Nici un motor Ford V8 în stare perfectă nu a pățit așa ceva.

— Și dacă-ți fierbea apa?

— Același răspuns.

— Alte năravuri?

— Mai am cîteva. Niciodată n-am condus cu mînuși, deoarece îmi dau impresia că nu mai fac „corp cu mașina”. Nu pot admite nimic între mîinile mele și volan. Din același motiv nu pot să sufăr nici „husele” de volan. Fie că sînt din piele, sau textile. Poate că sînt bune pentru cei la care palmele transpiră foarte abundent. Eu, însă, am pur și simplu oroare de așa ceva.

În 1936, printre alte curse, am concurat și la al doilea Mare premiu al Brașovului, tot cu un Ford V8, „carosat” de un tîmplar. Mașina avea o coadă ușoară de mușama bleumarin! Se alergau succesiv trei curse pe același circuit, ca și în anul precedent:

1) cursa pentru automobilele de sport (cu aripi, faruri, roată de rezervă etc.);

2) cursa pentru motociclete de la 250 pînă la 500 cmc;

3) cursa pentru automobile de curse, adică fără aripi, uși, faruri, roată de rezervă etc.

În prima cursă am condus cîteva ture, după care motorul s-a oprit ca trăsnet. Mi-am dat seama că s-a rupt ceva în el. Așa că am deve-

nit spectator după ce Carol Cielo, mecanicul șef de la Ford-România, mi-a spus: „Axul cu came turnat (nu forjat) s-a spart în bucățele! Am mai avut câteva cazuri din astea, deoarece se pare că durabilitatea axelor cu came turnate (o tehnică recentă) încă nu este perfect asigurată”.

Între timp, cursa continua, condusă de Barbu Neamțu, tot cu un Ford V8 și amicul Cielo, ca să mă consoleze, adăugă: „Roagă-l pe Barbu să-ți dea motorul lui, pe care-l putem monta pe mașina ta în timp ce se va alege cursa motocicletelor”.

Drept urmare m-am dus ca pieton lângă linia de sosire, unde Barbu a terminat învingător. Am fost primul care s-a repezit la el să-l felicit și imediat am adăugat:

- Iubitule, motorul meu s-a dărîmat!
- Cum?
- Axul cu came turnat s-a spart.
- Nu ești primul caz.
- Te rog urgent împrumută-mi-l pe al tău!
- Cu plăcere dragă, dar cum și cînd?
- Mergem la Ford-service-Brașov (care se afla destul de aproape) și transferăm motorul tău pe mașina mea, în timp ce se alege cursa motocicletelor.

— Atunci hai repede. Dar mecanici avem?

— Desigur. I-a adunat Cielo de printre spectatori.

Și așa se face că în 30 de minute motorul lui Barbu a trecut pe mașina mea, după care eu am putut să iau startul în cursa a treia pe care am terminat-o pe locul doi după frumosul Maserati al lui Iorgu Ghica, animat de un motor cu o putere de peste două ori mai mare decît a Ford-ului meu.

În toamnă, în „Cupa Carpaților”, pe șosele de munte neasfaltate, m-am clasat pe locul zecî! Adică exact în coada clasamentului.

De ce? Cursa avea un regulament care cerea ca la înscriere să completezi pe o foaie timpii pe care te angajezi să-i realizezi pe cele opt etape ale itinerarului.

Eu m-am înscris cu cei mai buni timpi cei puteam face pe vreme bună. Numai că, imediat după plecarea din Sinaia, s-a pornit o ploaie torențială care s-a menținut la fel de violentă pînă la sosire!

Mașina fiind cu „caroserie” deschisă de două locuri, nu ne putea feri de udătură. Așa că atît eu cît și Gogu am devenit „murați” pînă la piele, chiar și toate actele din pîrtmoneurile noastre s-au făcut „leopard”, astfel că a fost necesar să le înlocuim cu altele noi.

Pe la mijlocul cursei, Gogu foarte descurajată mi-a spus:

— Nu mai avem nici o șansă. Hai să abandonăm!

— Dragă băiete, atîta timp cît mașina nu mă abandonează ea pe mine, nici eu nu o voi abandona pe ea. La acest principiu nu voi renunța niciodată.

Noroc că eram tineri și că deși prin Carpați timpul era destul de răcoros, nu am avut nevoie nici măcar de o simplă aspirină!

Așa se face că de la capul clasamentului pe care-l vizam (cu vreme frumoasă) am ajuns tocmai la celălalt capăt!

Am primit o mențiune de sportivitate...

În vara lui 1937 m-am răzbunat pe Cupa Carpaților, conducînd un Ford V8 cu caroserie închisă de serie. Am cîștigat cursa pe vreme bună, cu viteze medii foarte ridicate pe toate sectoarele. Îmi amintesc că etapa Sibiu-Brașov am făcut-o cu media de 114 km/oră, adică exact cea la care mă angajeasem în buletinul de înscriere. Aceasta deși circulația publică nu a fost oprită nici pe șosele și cu atît mai puțin în orașele Sibiu și Brașov, de la controlul din centru pînă la periferie. Respectivul Ford V8 de serie, cu caroserie închisă, ne-„gîdilă”, avea viteza maximă de 130 km/oră. Totul pe la amiază, cu vreme frumoasă. Și, evident, fără nici un „carambol”.

În toamnă s-a alergat foarte dificila cursă de coastă pe drumeagul cel vechi de la „Pietrele lui Solomon” pînă la Poiana Brașov. Sosea ultraîngustă, numai piatră-praf-pietriș, mii de gropi și gropițe, viraje de 180° și multe rampe de peste 30%!

Cu vechiul Ford V8 echipat cu caroseria deschisă de două locuri ultralejeră, am reușit destul de ușor să realizez cel mai bun timp.

În anul următor, pe același urcuș a concurat și renumitul Hans Stuck, conducînd celebrul lui Auto-Union de 600 cai, adică cu o putere de vreo cinci ori mai mare decît a mașinii mele. Spre uimirea generală m-a bătut doar cu cîteva secunde!

Între 1924 și 1970 (cu multe întreruperi) am concurat la peste 80 de curse care sînt înscrise în palmaresul subsemnatului.

Desigur, nu are rost să vă plictisesc cu descrierea fiecărei curse, deoarece majoritatea nu comportă vreo poveste interesantă.

Începînd din 1938, am alergat, aproape tot timpul, cu un BMW Sport, 2000 cmc, 6 cilindri, 3 carburatoare, caroserie de două locuri, pe care mi l-a pus la dispoziție Petru Iscu, un prieten la fel de bun și mîrinimos ca și Ionel.

...La Vila Real (Portugalia) am fost bătut, la categoria curse, de Vasco Sameiro care conducea o Alfa-Romeo de 2600 cmc, 8 cilindri în linie, compresor Roots, 240 C.P., adică de vreo două ori mai tare decît motorul meu.

Vasco Sameiro, un excelent pilot, a fost campionul național al Portugaliei pe acea vreme.

...La Marele Premiu al Bucureștiului 1938 am realizat o viteză medie mai mare decât pilotul oficial al uzinelor BMW.

...La uriașa cursă de coastă de la Gross-Glockner de 27 km, fără antrenament suficient, am fost întrecut de BMW-ul oficial al uzinei cu 1,5 secunde (în 1938).

...Tot în M.P. al Brașovului am reușit să înving, la categoria curse, Maserati-ul, de 260 C.P. al lui Mișu Sontag, care avea o putere mai mult decât dublă față de a BMW-ului meu.

...În luna mai 1939 am plecat cu BMW-ul de la București către München. În apropiere de comuna Avrig, un tînăr porculeț îmi taie drumul dinspre dreapta spre stînga. Am căutat să-l feresc, dar totuși l-am lovit tangențial cu roata din față-dreapta. „Dumnealui” a fugit mai departe, guițînd indignat. Eu m-am oprit, însă, am coborît din mașină, am examinat-o atent și am ajuns la concluzia că nu aveam nici o avarie. M-am urcat la volan și am pornit mai departe fără să observ nimic deosebit. Cînd mai aveam vreo 40 km pînă la München, pe autostradă... „poc!” explodează la 160 km/oră cauciucul din față-dreapta.

Opresc, cobor și privesc: toată banda de rulare devenise albă! Se vedeau pînzele, roase și ele 90%. De ce? În clipa „carambolului” cu purcelușul, s-a îndoit foarte puțin și levierul de fuzetă al roții respective. Ceea ce cu ochiul liber nu se putea observa. Astfel, convergența roților din față a devenit excesivă, cauzînd o uzură ultrarapidă a pneurilor din față.

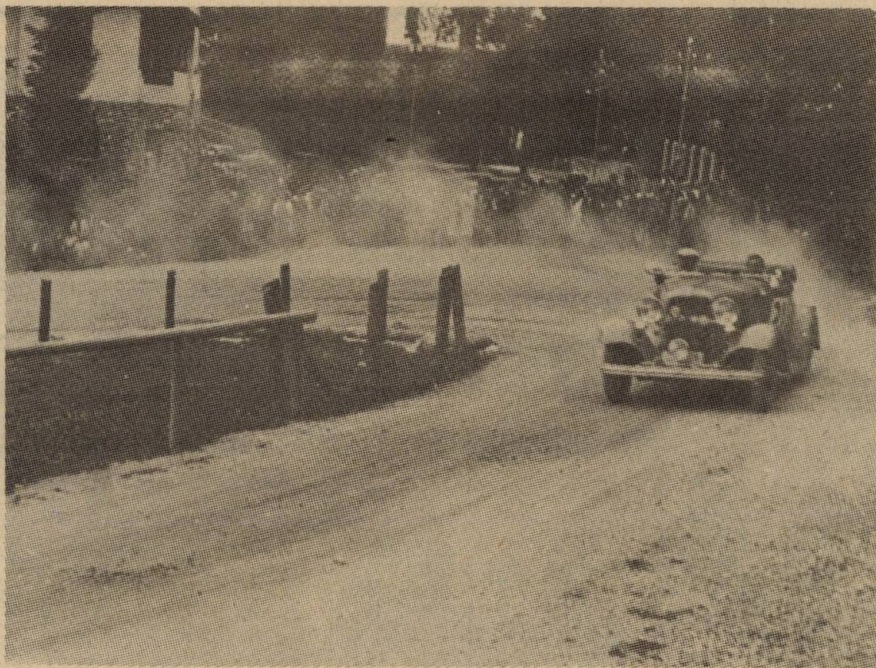
Cînd a început să se consume ultima pînza a celui din dreapta, s-a produs explozia. Desigur, era foarte uzat și cauciucul din stînga și n-ar mai fi putut rula mult. Noroc că eram destul de aproape de uzina BMW. Am montat roata de rezervă în dreapta-față și am ajuns cu bine la BMW-Rennabteilung (Serviciul de curse).

Peste cîteva zile am alergat pe celebrul Nurburgring (bucla mare) de 22 km avînd 173 de viraje de toate felurile.

În toate cele trei zile de antrenament am înregistrat cei mai buni timpi (cronometraje oficiale electrice).

Frumusețea era că toți concurenții la categoria 2000 cmc (circa 20) eram numai cu mașini BMW tip 328

La plecare în cursă (21 mai 1939) mașina cu cel mai bun timp la antrenamente era plasată



Mihail Sontag în cursa de coastă de la Sinaia.

lîngă capătul din dreapta al liniei de start, avînd în stînga pe cei cu timpii 2, 3 și 4.

Numai că primul viraj plasat la circa 150 m de la linia de start era o curbă rapidă la stînga. Așa că în mod automat, după acest viraj m-am pomenit pe locul 5!

De ce? Foarte simplu: toți cei din stînga mea s-au aflat automat pe coarda virajului! Ba încă s-a băgat printre ei și cel din extrema stîngă a celui de-al doilea rînd de concurenți!

Bineînțeles că această situație nu m-a enervat deloc, deoarece era o secvență naturală și chiar o combinație inteligentă, sporind interesul spectacolului, obligînd pe cel mai bun de la antrenamente să se lupte ca să-i întrecă pe ceilalți, chiar după primul viraj al cursei.

Din fericire, nu a trebuit să mă obosesc prea mult; după vreo 11 km, adică pe la jumătatea primului tur, ajunseseam în fruntea coloanei.

Cel mai mult de furcă l-am avut cu amicul meu Huschke von Hanstein, care pînă la urmă a avut nenorocul să rupă o supapă, fiind silit să abandoneze după primul tur. Mai departe „m-am plimbat” privind atent oglinda retrovizoare: cînd observam că dr. Werneek (cu o mașină ceva mai ușoară decît a mea) se apropie la mai puțin de vreo 200 m, trăgeam ceva mai tare, pînă ce nu-l mai vedeam.

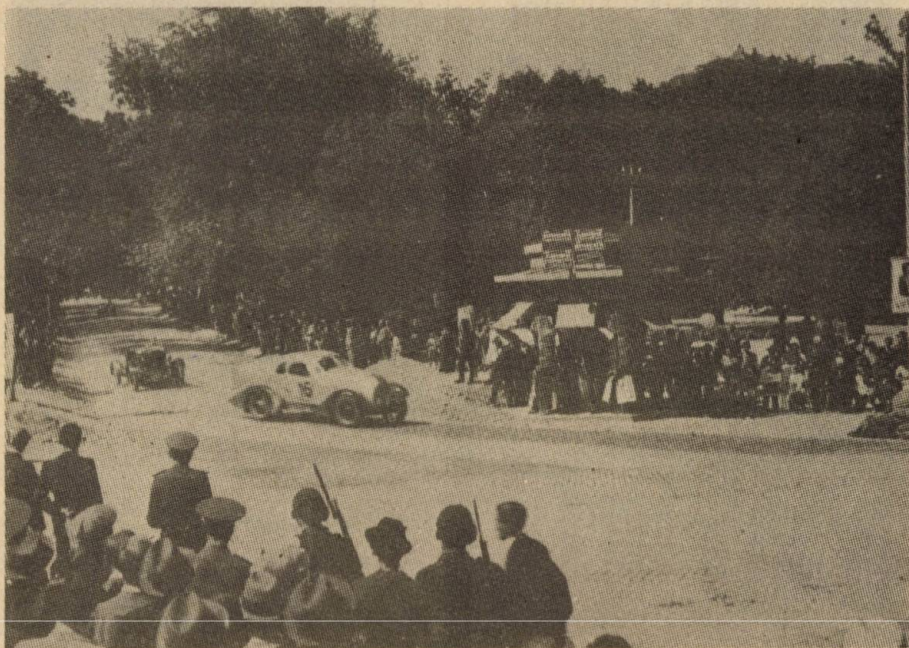
Și distracția asta a durat pînă la linia de sosire, după ce stabilisem un nou record al Nürburgring-ului. Record care a rămas valabil pînă în 1953, cînd a fost depășit de Stirling Moss.

Recordul consta în faptul că am fost unicul pilot din lume care concurînd prima oară pe Nürburgring a cîștigat cursa. Și acest record a rezistat pînă în 1970, cînd Jackie Stewart, fost campion mondial de formula 1, a învins, de asemenea pe Nürburgring, chiar „de la primul șut”.

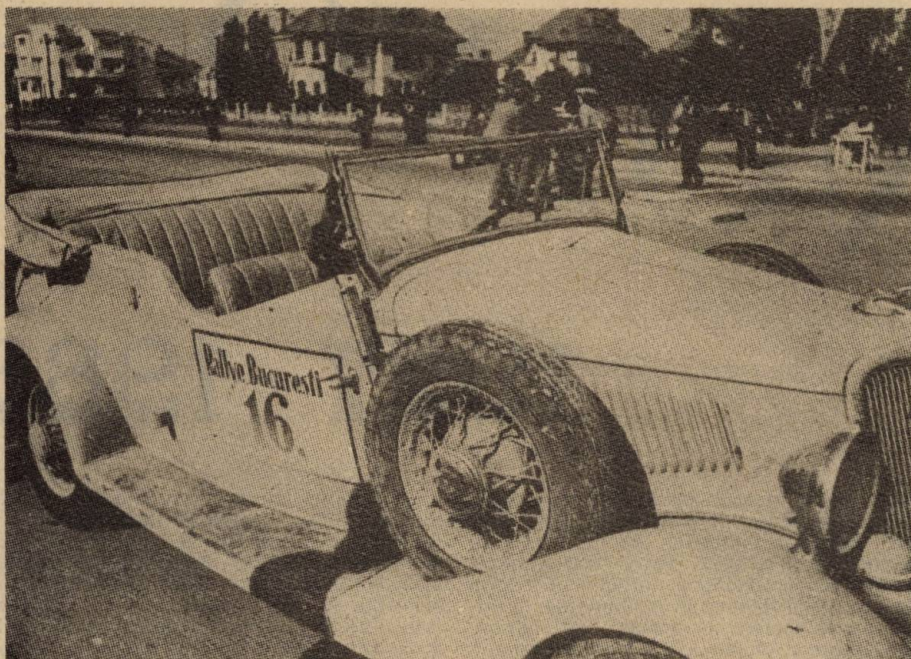
Așa că, deși nu mai sînt unicul, totuși mă aflu într-o companie care mă onorează.

* * *

În 1948 s-a reluat activitatea sportului auto. La Marele Premiu al orașului Cluj m-am ținut tot timpul cursei ca un scai de Alfa Romeo condusă de regretatul nostru Jean Calcianu. Mi-am dat seama de la început că BMW-ul meu avea frîne mult mai bune decît Alfa, însă nu am căutat să profit imediat de acest avantaj, deoarece Jean cu cei 240 cai ai lui, putea oricînd să mă bată la demarajul următor, în special pe cele două linii drepte lungi, pe care le comporta circuitul. Însă am reținut că după linia de sosire care era amplasată cel puțin



M.P. al Brașovului 1935. Al. Berlescu talonat îndeaproape de P. Cristea.



ciudad, urma la circa 100 metri un viraj stradal la dreapta de 90°. Din cauza frânelor relativ slabe, Jean, la fiecare tur, începea să frâneze înainte de a ajunge la linia de finis.

Deci, planul meu de bătălie s-a concretizat (și executat) în modul următor:

1. virajul cu care începe linia dreaptă de sosire să-l iau cât mai lipit de coada Alfei;

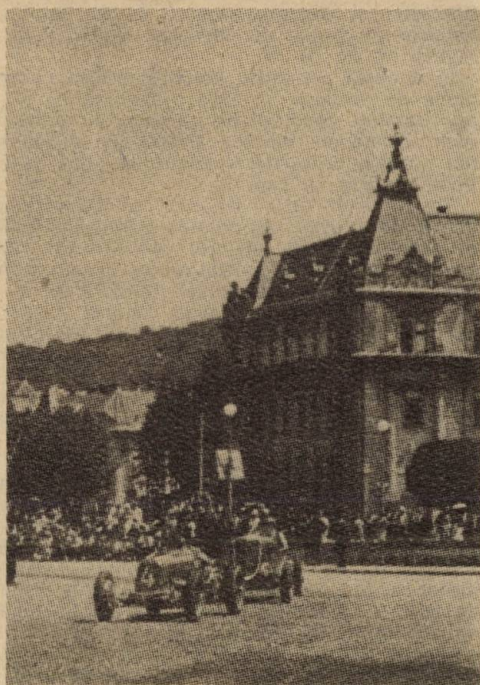
2. pe linia dreaptă finală să-mi iau prima dată riscul de a supratura motorul în fiecare treaptă de viteză, spre a mă menține lângă Alfa;

3. să frânez cât mai târziu, adică după ce Jean a început frînarea;

4. astfel, să încep să-l depășesc la cițiva metri chiar înaintea liniei de sosire.

Și chiar astfel s-a întâmplat: am trecut pe linia de finis numai cu 1/2 m înaintea lui Jean!

Treaba asta m-a costat un cauciuc nou, deoarece nu am mai putut lua în mod normal virajul de după linia de sosire, oprindu-mă violent cu roata stînga față drept în bordura trotuarului. După care Jean, foarte supărat, îmi zise: „mi-ai făcut o figură inadmisibilă!”. Desigur, aceasta era numai o părere a lui personală și momentană. Ulterior, am redevenit repede prieteni, mai ales după ce m-a bătut în cursa Feleacului.



Imagine din Marele Premiu al orașului Brașov.

VOLVO

1927-1988

Anul 1927. Întregul Glob discută despre Charles Lindbergh și fantasticul său zbor peste Oceanul Atlantic, de la Paris la New-York. Tot în 1927 Henry Ford a decis scoaterea din producție a Fordului „T”, după ce acesta a fost fabricat în mai mult de 15 milioane de exemplare. În același timp, dar pe cealaltă parte a Atlanticului, s-a născut o nouă firmă producătoare de autoturisme. În Göteborg, pe coasta de vest a Suediei, primul autoturism Volvo părăsește linia de montaj în dimineața zilei de 14 aprilie 1927. Iakob a fost porecla dată primului autoturism Volvo. Acesta a fost creația a doi oameni: Assar Gabrielsson și Gustaf Larsson. Ei au condus neîntrerupt grupul de companii Volvo, o perioadă de 30-de ani.

În această perioadă, Volvo și-a diversificat gama de produse. În 1928 a fost produs primul camion, construit pe un șasiu de autoturism. Odată cu trecerea anilor, sînt produse noi modele destinate transportului motorizat. Volvo începe să exporte.

Totuși, anul 1950 este anul de început a adevăratei creșteri economice a firmei. Seriile de autoturisme PV 444, PV 544 și P 121/122 au fost cele care au plasat marca Volvo odată pentru totdeauna printre constructorii de automobile recunoscuți pe plan mondial. Astăzi, „Grupul Volvo” are 30 de uzine pe teritoriul Suediei și 20 peste hotare. Totalul angajaților se ridică la peste 65 000.

Și acum să trecem în revistă cîteva modele de autoturisme, produse de Volvo, din 1927 și pînă în prezent.

Primul model, așa după cum am mai arătat, a fost cunoscut sub numele de „Iakob” și a fost produs în peste 200 de exemplare. Iakob a fost o mașină elegantă. Caroseria era descoperită, iar șasiul era confecționat din lemn de frasin și de fag roșu, îmbrăcat în metal. Primul motor cu patru cilindri dezvoltă nu mai puțin de 28 C.P., imprimînd mașinii o viteză maximă de 60 km/h. Mașina era bine concepută și echipată pentru călătoriile pe drumuri rele, dar caroseria deschisă nu era favorabilă climatului nordic. O versiune acoperită — PV4 — a fost introdusă în fabricație cîteva luni mai tîrziu.

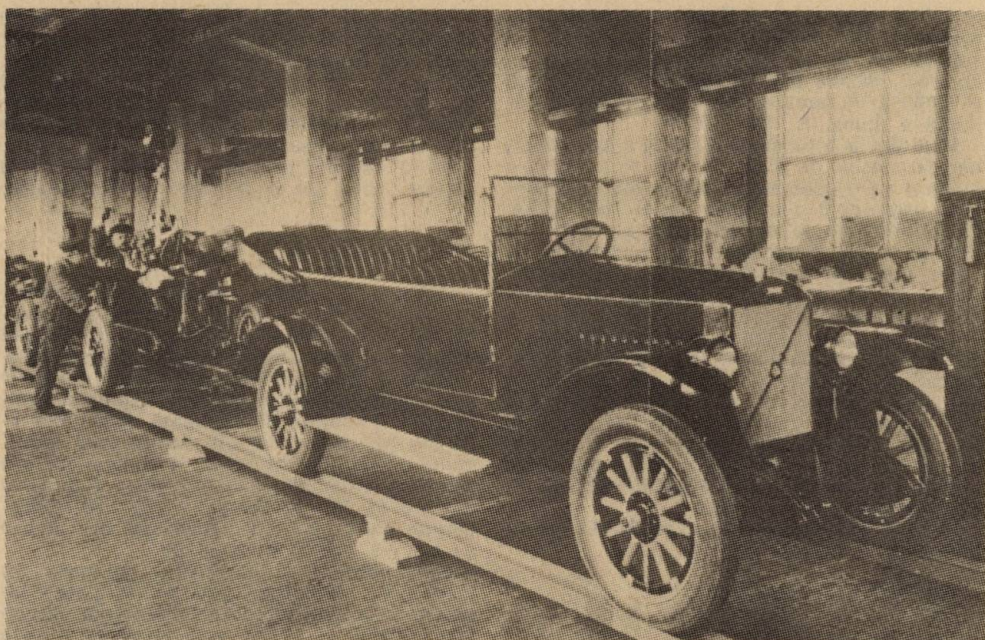
Deși autoturismele Volvo erau destinate în principal pentru Suedia și piețele nordice, Assar Gabrielsson și Gustaf Larsson aveau deja în vedere și exportul. Primele loturi de export s-au îndreptat către țările vecine: Finlanda, Norvegia și Danemarca, dar cu un succes limitat. De fapt, exportul de camioane a fost acela care a făcut numele lui Volvo cunoscut în întreaga lume. Acestea erau construite, la început, pe același șasiu ca și autoturismele, dar după cîteva ani a fost proiectat și construit un șasiu special pentru camioane.

Volvo a investit mult, încă de la început, pentru calitatea și siguranța produselor sale. Compania găsea foarte oportună demonstrarea calității autoturismelor produse. Un „PV4” a luat parte, în 1928, la competiția combinată de „viteză-economie-calitate” Moscova-Leningrad-Moscova și, spre surpriza multora, a cîștigat clasa la care a participat.

FRUMOASA SUEDEZĂ

În anul 1944 a fost lansat modelul PV 444. Caroseria era în întregime din metal. Avea un motor economic cu patru cilindri în linie, cursă scurtă a pistonului. Puterea maximă 40 C.P. Suspensia față era independentă. Avea amortizoare telescopice la toate roțile, ceea ce conferea autoturismului o bună ținută de drum și confort. Un important factor de siguranță pasivă îl constituia parbrizul de tip „duplex”. Bineînțeles că linia curajoasă a mașinii a atras atenția de la început. „O frumoasă suedeză” și „Cînd frumoasa vine în oraș” erau două sloganuri populare de reclamă la acea vreme. La o expoziție de autoturisme din Heidelberg „PV 444” a cîștigat concursul de eleganță. Prima versiune avea chiar și o vază de flori imprimată ca model ornamental pe aparaturile de noroi în culorile verde și alb-ivorie.

Autoturismul „PV 444” a fost primul Volvo produs cu adevărat pe o perioadă lungă. Cînd a fost scos din producție în 1965, peste 440 000 de exemplare părăsiseră uzina. În timpul celor 21 de ani de producție, mașina a fost modificată treptat, astfel încît modelul 1944 și modelul 1965 mai aveau foarte puține lucruri în comun. Cu „PV 444”, Volvo a intrat pe piața



Primul autoturism „Volvo” denumit „Jakob” care a părăsit banda de montaj în 14 aprilie 1927.

mondială, începând cu țările nordice, continuând cu Europa și terminând cu S.U.A.

AUTOTURISMUL CARE A ÎNSCRIS NUMELE „VOLVO” PE HARTA LUMII

Într-o perioadă în care producătorii de autoturisme desenau mașini cu aripi proeminente și grile de radiator somptuoase și cu mult crom, Volvo a introdus un model cu un aspect mai mult sobru, nepretențios. Acesta era Volvo 121/122S sau, așa după cum a fost cunoscut în Scandinavia, „Volvo Amazon”. Era în anul 1956, același an în care directorul companiei de la înființare — Assar Gabrielson — s-a retras din activitate, fiind înlocuit de Gunnar Engellau.

Aceste două evenimente au marcat o nouă eră în istoria lui Volvo. Volvo 121/122S a reprezentat o nouă și avansată direcție de gândire în domeniul securității în construcția de autoturisme. Volvo 121/122S avea dimensiuni mai mari decât vechiul PV. Habitaclul dispunea de spațiu suficient pentru cinci persoane, iar cele patru uși permiteau accesul cu ușurință la urcarea sau coborârea pasagerilor. Barele de protecție, aripile față și spate, precum și volanul au beneficiat de o construcție nouă. Trei ani mai târziu, P.V. 121/122S și PV 544 erau primele mașini din lume care aveau montate în serie centuri de siguranță cu prinderea în trei puncte. Primele autoturisme Volvo 121 erau puse în mișcare de motorul B, 16 care dispunea de o putere maximă de 60 C.P. DIN. În timpul anilor '60, acesta a fost înlocuit cu motorul B.20, care în varianta montată pe modelele 122S și G.T. livra o putere de 118 C.P. DIN. Cea mai importantă realizare interioară în domeniul confortului s-a înregistrat în anul 1962. În acest an s-au produs primele fotolii

față model Volvo, care au devenit după aceea, timp de mulți ani, standardul și pentru ceilalți constructori de autoturisme din lume. Acestea au fost realizate la timpul respectiv în colaborare cu experți în domeniul medical, iar forma obținută a fost corectă din punct de vedere ergonomic. Au fost primele scaune care dispuneau de suport lombar reglabil.

În domeniul competițiilor sportive, Volvo 121/122S a încununat performanțele de mari campioni ale unor piloți de raliuri ca Gunnar Andersson, Sylvia Osterberg, Evy Rosqvist, Tom Trana. În perioada anilor 1958—1964, aceștia au devenit campioni ai Europei la raliuri concurând pe autoturisme Volvo. Performanțele excepționale pe tărîm competițional au fost dublate, în acea perioadă, și de performanțe deosebite pe piețele de desfacere din toată lumea.

P 1 800 — MAȘINA „SFÎNTULUI”

Volvo P 1 800 este autoturismul care a pătruns în toate locuințele telespectatorilor din întreaga lume. La volan era instalat de fiecare dată artistul Roger Moore, alias „Sfîntul”, alias Simon Templar. Cu viteze ametoitoare, el parcurgea suțe de viraje în urmărirea răufăcătorilor de pe ecranele televizoarelor, în Volvo-ul său alb.

P 1 800 a fost lansat în 1961. Prima serie, de 6 000 de bucăți, a fost asamblată în Anglia de Jensen Motor Ltd, firmă renumită pentru modelele sale de autoturisme sport. În 1963, producția a fost mutată în întregime în Suedia. Volvo P 1 800 era dotat cu motorul B 18 de 100 C.P. în prima variantă. Această putere a crescut treptat, pentru ca în 1968 să atingă

115 C.P. Apoi, motorul B 18 a fost înlocuit cu motorul B20 căruia, un an mai târziu, i s-a adaptat un sistem electronic de injecție de benzină, mașina primind denumirea de Volvo P 1 800 E. Puterea disponibilă în această variantă a ajuns la 135 C.P.

Mulți ani autoturismul P 1 800 a fost considerat o mașină de sport. Constructorul, însă, a preferat să o considere drept o mașină destinată parcurgerii distanțelor lungi, fără oprire, dintr-o mulțime de motive. În primul rând, spre deosebire de majoritatea autoturismelor de sport, Volvo P 1 800 oferea un spațiu generos pentru cei doi ocupanți, precum și un confort de primă clasă. În plus, exista posibilitatea de a încărca toate bagajele unei adevărate vacanțe și, în caz de nevoie, se mai puteau „îmbarca” încă doi pasageri ocazionali pe locurile din spate. Mașina nu era extrem de rapidă și nici extrem de „nervoasă”, dar calitățile de mai sus, îmbinate cu o construcție în spiritul siguranței pasive maxime, au făcut din acest autoturism un mijloc de transport ideal pentru distanțe lungi și autostrăzi.

P 1 800 s-a produs exact în 39 414 exemplare.

„UN VOLVO TIPIC”

Iată-l pe 144. Un Volvo tipic — acesta este singurul mod de a descrie comentariile care au însoțit apariția sa, în anul 1966. Cu Volvo 144, compania producătoare a introdus faimosul sistem de frinare — dublu circuit în triunghi — care menține capacitatea de frinare la 80% din valoarea maximă, în cazul în care unul din circuite devine inoperabil. Alte realizări în domeniul securității sînt: structura caroseriei în față și spate, capabilă să absoarbă

și să amortizeze șocurile; coloană de direcție compresibilă și sisteme de zăvorire a ușilor care fac imposibilă deschiderea acestora, chiar și la coliziuni puternice. Ca un simbol al durabilității în exploatare, kilometrajul era prevăzut cu posibilitatea de a înregistra cifra de 999 999 km parcurși!

Volvo 144 a înregistrat un mare succes la vânzare, chiar de la primele modele lansate.

VOLVO 240/260

Calitate, siguranță, încredere și confort. Acestea sînt caracteristicile de bază ale filosofiei produselor care a constituit baza poziției actuale a mărcii Volvo pe piața internațională.

Volvo a fost pionierul securității pasive și active timp de foarte mulți ani. Exemple specifice sînt: centurile de siguranță, geamurile laminare (duplex), structura deformabilă absorbantă a energiei de impact a caroseriilor. Cu seria autoturismelor 240/260, Volvo a dus mai departe tradiția în domeniul securității pasagerilor, chiar pentru situațiile cele mai dificile ce pot să apară în circulație.

Seria 240/260 a reprezentat un mare pas înainte în domeniul deformării controlate a caroseriilor în caz de coliziune. Energia dezvoltată în astfel de situații este absorbită în mare parte de structura deformabilă a caroseriei, iar motorul este ejectat sub podea, în locul forțării spre interiorul habitaculului. Rezervorul de benzină a fost plasat imediat în spatele punții spate, ferit de zona șocurilor și deformărilor.

Volvo 240/260 a făcut însemnate progrese și în domeniul securității dinamice. Aceasta se traduce prin capacitatea autoturismului de a prelua toate comenzile bruște și manevrele de

Volvo P 1 800, autoturismul „Sfintului” din cunoscutul serial de televiziune.

